JLUSTROWANY TYGODNIK

Numer 24

Samochód

30 groszy

Zagadnienia nowoczesnego automobilizmu sportowego, komunikacyjnego i transportowego

TECHNIKA — PRAKTYKA — KRONIKA

Wydawnictwo: Drukarnia Polska S. A. w Poznaniu

17. marca 1929

Twarde próby



W miarę postępu techniki stawiamy coraz większe wymagania naszym środkom lokomocji. Wyścigi motocyklowe po najfatalniejszych drogach, stale urządzane w Anglji, mają na celu podniecenie fabrykantów do nowych, coraz wytrzymalszych swych konstrukcyj.

Problem podatku samochodowego

Kwestja objęta tytułem domaga się skrupulatnego i wszechstronnego omówienia. Dziś dajemy na naszych łamach głos zwolennikowi podatku. *Redakcja.*

Kochany Czytelniku! Piszący te słowa, przystępując do omówienia zagadnienia b. delikatnego, bo podatkowego, zwraca się do Ciebie z prośbą, abyś raczył przeczytać niniejszy artykuł ze spokojem i życzliwością dla autora. Nie unoś się zbytnio i nie złorzecz mi za bardzo! Jeśli bowiem, jak to się okaże, jestem zwolennikiem nowego podatku, projektowanego przez rząd, podatku uciążliwego dla automobilistów, to dzieje się to z tej racji, że jestem przekonany o celowości komasacji różnych opłat i podatków samochodowych, nawet gdyby w sumie podatek „scalony" był wyższy od wszystkich opłat poszczególnych; nadto wierzę, że uchwalenie przez Sejm odnośnego przedłożenia rządowego ruszyłoby wreszcie z miejsca palącą kwestję budowy nowych i naprawy starych dróg. Gdybyś, Szanowny Czytelniku, miał zastrzeżenia wobec mej opinji, napisz do redakcji „Samochodu" i przedstaw Twój pogląd, który niewątpliwie przyczyni się do skrystalizowania się „opinio communis" automobilistów polskich wobec podatku samochodowego.

Nikt chyba w Polsce nie kwestjonuje pilnej potrzeby rozbudowy sieci drogowej i dostosowania istniejących dróg do wymogów automobilizmu. Dostosowanie szkieletu dróg polskich do potrzeb życia — wymaga oczywiście olbrzymiego nakładu finansowego.

W budżecie na r. 1928-9 widnieje w resorcie Min. Robót Publicznych kwota 83 miljonów złotych, przeznaczona na cele drogowe. Suma ta, pokaźna w porównaniu z ubiegłemi laty, jest atoli niewystarczająca do zrealizowania potężnych zadań, ciążących na Departamencie Drogowym. Ustawy drogowe nakładają na państwo pewne obowiązki, które można spełnić, przeznaczając na remont szos i budowę niezbędnych nowych dróg rocznie około 150 miljonów złotych. Samorządy na te same cele winny znaleźć około 200 miljonów.

Skąd wydobyć olbrzymie te fundusze? Posłuchajmy, jaką na to pytanie daje odpowiedź „dusza dróg polskich", prof. Melchior Nestorowicz:

Przy ogólnej sumie budżetu państwowego 1.800 miljonów złotych, wydatek państwa na drogi w wysokości około 83 miljonów stanowi zaledwie 4 procent; suma ta powinna i mogłaby łatwo być podniesiona do 5—6 procent. Ale to nie powinno być wszystko. Jednym ze sposobów zapewnienia środków na cele drogowe, wzorowanym zresztą na przykładzie większości państw (m. in. Czechosłowacji) jest utworzenie specjalnego funduszu drogowego, przeznaczonego wyłącznie na inwestycje drogowe. Np. w Czechosłowacji na fundusz drogowy składają się wpływy z następujących źródeł:

1) z opłat od pojazdów mechanicznych,

2) z cła od opon i dętek,

3) z połowy cła od benzyny.

Wynosi to rocznie poważną kwotę, powiększającą się w dość szybkiem tempie.

Rząd polski zamierza utworzyć jak najprędzej fundusz drogowy, korzystając ze wzoru czeskiego. Najpoważniejszem źródłem funduszu mają być opłaty od samochodów. Obecnie od samochodów pobierane są różne podatki i opłaty, przyczem właściciele ich często nie są w możności przewidzieć i obliczyć, jakie podatki im grożą: rząd pobiera spore opłaty rejestracyjne przy rejestracji samochodów; samorządy pobierają samorządowe podatki od luksusu (nawet od skromnych, starych Fordów), nieraz bardzo wysokie, a niejednokrotnie w każdem z samorządów inne; niektóre miasta pobierają opłaty za zużycie bruków miejskich, wreszcie pobierane są w wielu miejscach... opłaty kopytkowe przy wjeździe do miasta, a opłaty „mytnicze" na niektórych mostach. Opłaty te nie są skoordynowane między sobą, pobierane są w różnych terminach i według najrozmaitszych zasad, i naturalnie są włączane do ogólnych funduszów państwowych, względnie komunalnych.

Skasowanie wszystkich wymienionych opłat i zastąpienie ich jedną państwową opłatą, przeznaczoną na cele inwestycyjno-drogowe, za wzorem wielu państw, które już to uczyniły, do pewnego stopnia rozwiązałoby sprawę funduszów drogowych.

Miałaby ta komasacja podatków jeszcze i tę dobrą stronę, że ułatwiłaby sfinansowanie dla Polski specjalnej pożyczki drogowej, opartej na wpływach z podatku od pojazdów mechanicznych; taka pożyczka łatwiejby się znalazła, gdyby rząd zagwarantował jej spłatę z wpływów od opłaty samochodowej; użycie pożyczki na wykonanie inwestycyj drogowych pozwoliłoby je wykonać w znacznie szybszem tempie, co miałoby wielkie znaczenie dla całego gospodarstwa krajowego (primo: na skutek zatrudnienia bezrobotnych itd.; secundo: na skutek usprawnienia organizmu gospodarczego dzięki nowym arterjom komunikacyjnym).

* * *

Rząd przystąpił ostatnio do zrealizowania swych zamierzeń drogowych; pierwszym etapem akcji zmierzającej ku stworzeniu funduszu drogowego jest scalenie opłat samochodowych. W tym celu rząd wniósł do sejmu projekt, który przewiduje zniesienie wszystkich dotychczasowych ciężarów, nakładanych na automobilizm, a raczej zastąpienie ich jednym, ogólnopaństwowym podatkiem. Skasowaniu mają ulec wszystkie podatki komunalne, luksusowe, opłaty mytnicze, kopytkowe, rejestracyjne itp.

Smutną niestety, lecz konieczną konsekwencją zamierzeń scaleniowych jest fakt, że „jedyny" podatek będzie dość wysoki, co wynika chociażby z tego, że przy bardzo skromnej ilości samochodów i innych mechanicznych pojazdów w Polsce, rząd spodziewa się osiągnąć z tego źródła 13 i pół miljona złotych, biorąc za podstawę dane rejestracji samochodów na 1-go stycznia 1928 r.

Najbardziej interesujące są postanowienia projektu rządowego dotyczące stawek podatkowych:

W stosunku rocznym ma się pobierać:

1) od samochodu osobowego, służącego do własnego użytku:
   a) po 40 zł. od każdych 100 kg. wagi własnej samochodu, którego waga nie przewyższa 1.500 kg.,
   b) po 55 zł. od każdych 100 kg. wagi własnej samochodu, którego waga przewyższa 1.500 kg.;

2) od samochodu osobowego, użytkowanego przez przedsiębiorstwa przewozowe w celach zarobkowych (dorożka, autobus itp.) po 55 zł. od każdych 100 kg. wagi własnej samochodu;

3) od samochodu ciężarowego lub traktora, służącego do własnego użytku:
   a) po 25 zł. od każdych 100 kg. wagi własnej samochodu, którego waga nie przewyższa 1.500 kg.,
   b) po 35 zł. od każdych 100 kg. wagi własnej samochodu, którego waga przewyższa 1.500 kg.;

4) od samochodu ciężarowego lub traktora, użytkowanego w celach zarobkowych:
   a) po 35 zł. od każdych 100 kg. wagi własnej samochodu, którego waga nie przewyższa 1.500 kg.,
   b) po 45 zł. od każdych 100 kg. wagi własnej samochodu, którego waga przewyższa 1.500 kg.

Od pojazdów mechanicznych, typów, ustalonych przez M. S. Wojsk. w porozumieniu z Ministerstwem Robót Publicznych oraz Przemysłu i Handlu (motocykle, cyklonety itp.) uiszcza się podatek w wysokości od 50 procent do 10 proc. stawek, wskazanych powyżej. W powyższych granicach ustali stawki podatku dla poszczególnych typów pojazdów mechanicznych rozporządzenie ministerjalne.

Od podatku zwolnione zostaną pojazdy mechaniczne m. in. przedsiębiorstw państwowych „P. K. P." oraz „P. T. T.", z wyjątkiem państwowych pojazdów mechanicznych, używanych do zarobkowego przewożenia osób i bagaży (bardzo słuszne to postanowienie zrównuje w pewnym stopniu ciężary podatkowe, ciążące na przedsiębiorstwach autobusowych fiskalnych i prywatnych, naturalnie tylko jeśli chodzi o świadczenia drogowe).

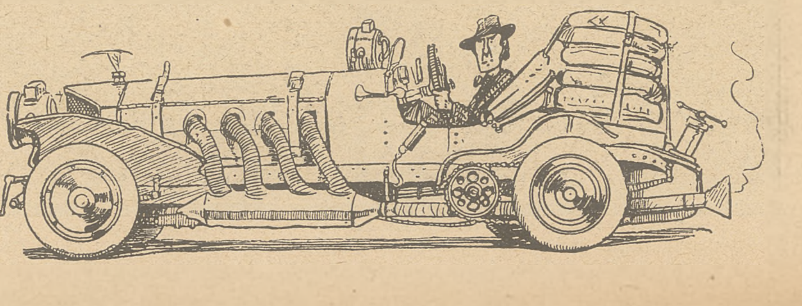
Następnie wolne od podatku będą: pojazdy mechaniczne instytucyj i zakładów użyteczności publicznej, w szczególności: szpitali, zakładów dezynfekcyjnych, straży ogniowej, pogotowi ratunkowych, zakładów wodociągowych, kanalizacyjnych, oraz oczyszczania miast, jako też i instytucyj dobroczynnych, o ile są niezbędne dla działalności tych instytucyj.

Równie uzasadnione, jak poprzednie — jest projektowane zwolnienie od podatku traktorów, używanych dla celów rolniczych, oraz wszelkich pojazdów mechanicznych, używanych do przewozu produktów rolnych i towarów, wyłącznie w obrębie posiadłości właściciela.

Z dochodu z podatku 70 proc. będzie przeznaczone na inwestycje na drogach państwowych, a 30 proc. na inwestycje na drogach samorządowych. Przez inwestycje rozumie się budowę nowych dróg i stałych mostów oraz wybitne ulepszenie istniejących dróg.

* * *

Oto jak wygląda kamień węgielny pod budowę „polskiej kasy drogowej". O dalszych aportach na rzecz tego funduszu powinniśmy usłyszeć w niedługim czasie. *T. K—j.*



Przez piaski Sahary



o łcznych doświadczeniach zdołano „ujeździć" i Saharę. Oto samochód francuskiego ministra kolonji, p. Maginot, który nim odbywa swe podróże inspekcyjne.

Paryż, w marcu.

Sahara, olbrzymia połać świata, leżąca odłogiem, bezużyteczna i tajemnicza, nie przestaje skupiać na sobie uwagi ludzkości. Jest to kraj pełen niespodzianek i groźnego uroku.

Jak dawno istnieje ludzkość, tak dawno datują się usiłowania ujarzmienia tej wielkiej pustyni, kładącej nieprzezwyciężoną tamę pomiędzy cywilizacją Europy a niezmierzonemi bogactwami centralnej i południowej Afryki.

Do niedawna komunikacja przez Saharę odbywać się mogła wyłącznie na karawanach, złożonych z wielbłądów i ludzi uzbrojonych od stóp do głów. W bezkresach piasku na życie ludzkie czyhają tam rozliczne zasadzki — i zwierz dziki, i wiatr wznoszący w powietrze piaszczyste góry, i słońce palące, i dzikie plemiona, żyjące z rabunku... Natura tamtejsza chwilami jak gdyby przebierając miarę w okrucieństwie, ukazuje czasem oczom spragnionego podróżnika wspaniale zbudowane miasta, zielone oazy, wodę bijącą ze źródeł, a wszystko jest to tylko... fatamorgana, pomnażająca mękę człowieka zbłąkanego w pustyni.

Tak było i tak jest jeszcze w pewnej mierze i dzisiaj, lecz stosunki ulegają wciąż nowym zmianom, a liczne usiłowania odważnych ekspedycyj torują przez pustynię drogę samochodem. Jest to droga niełatwa, gdyż wielka płaszczyzna, oznaczana na mapie jednolitym kolorem i opatrzona napisem „Sahara", bynajmniej nie jest równa jak step. Znajdujemy tam olbrzymią skalę terenową, począwszy od płaskich mórz piaszczystych poprzez najrozmaitsze falistości, aż do skalistych dzikich gór, wznoszących się nieraz do 3000 metrów wysokości. Spotykamy tam też płaszczyzny pokryte jakby olbrzymiemi płaskiemi, a rozżarzonemi niemal do czerwoności flizami, spotykamy też na przestrzeniach kilometrowych i ostre piargi, i morza piasków lotnych, a zrzadka, od czasu do czasu rozsiane po tem pogorzelisku cieniste oazy, stanowią jedyne schronienie i wypoczynek.



Typ Araba na osiołku, stanowiącym powszechnie używany sposób lokomocji w krajach przylegających do pustyni.

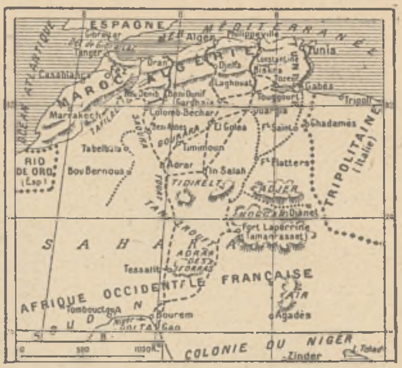
Odnalezienie właściwej drogi wśród tych różnorodnych trudności terenowych nie było rzeczą łatwą. Właściwe poszukiwania rozpoczęły się jeszcze w czasie wielkiej wojny, kiedy to w roku 1918 rząd francuski poraz pierwszy wyprawił ekspedycję na wielkim 120 konnym traktorze gąsienicowym, typu frontowego. Ekspedycja wyruszyła z Konstantyny (Algierja) i wśród wielkich trudności dotarła do



Wielbłąd, odwieczny „okręt pustyni", który może zczasem będzie musiał podzielić los naszych konnych dorożek.



Niestety na Saharze brak... hoteli i garaży, toteż na postojach używa się namiotów.



Mapa Afryki Północno-Zachodniej. Linjami oznaczone są szlaki dotychczasowych ekspedycyj samochodowych.

miejscowości Ouargla. Następna z kolei próba odbyła się w roku 1922 i 1923, w której wzięli udział Haardt, Audouin Dubreuil na gąsienicowym samochodzie Citroen-Kegress. Na 6-kołowym samochodzie Renault podjął nową próbę Gradis w roku 1924 i Delingette w roku 1924-25. W roku 1926 Izba Handlowa Algierska wyprawiła nową ekspedycję na dwóch 6-cio kołowych Berlietach.



Ten, który zapewne niełatwo podda się „przepisom drogowym" na Saharze

Najwspanialszą próbę, uwieńczoną zresztą zupełnem powodzeniem, podjął w roku 1927 por. Georges Estienne, który dwukrotnie przemierzył Saharę w kierunku jeziora Czad i z powrotem — zresztą zupełnie sam — na 6-cio konnym samochodzie Citroen typu normalnego.

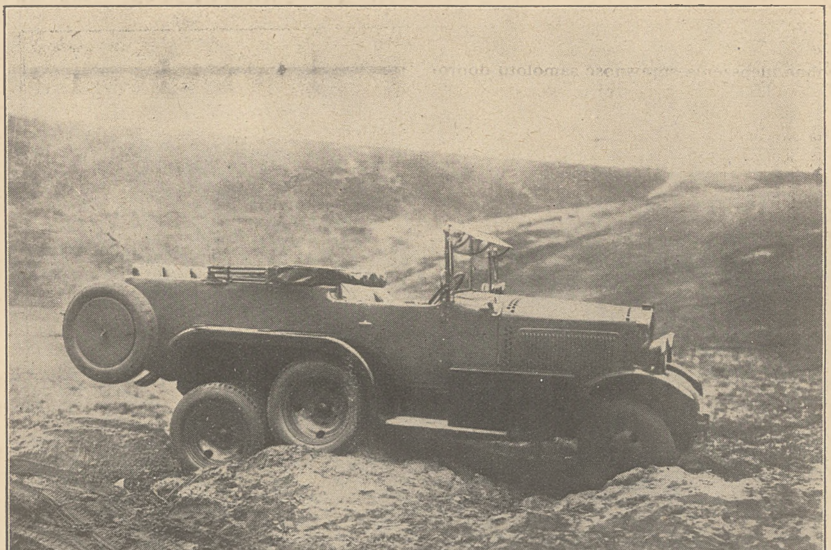
Jak sobie wytłumaczyć stosunkowo małe powodzenie poprzednich ekspedycyj na silnych samochodach i ten kompletny sukces samotnego porucznika na maszynie takiego typu, jaki codziennie spotykamy na ulicach naszych miast? — Można to objaśnić jedynie tem, że w ciągu ostatnich 10-ciu lat poprzednie ekspedycje zbadały możliwości drogowe Sahary i ustaliły trasę najbardziej odpowiadającą dla ekspedycji samochodowej, zresztą nie biegnącą tym samym szlakiem, po którym kroczą karawany wielbłądów.

Od czasu podróży porucznika Estienne problem komunikacji przez Saharę wkroczył na nowe, znacznie uproszczone tory. Idzie teraz o wybór odpowiedniego samochodu, o zastosowanie w nim pewnych koniecznych zmian, aby go przeistoczyć w wehikuł prawdziwie saharyjski.

Władze francuskie, zarówno cywilne, jak i wojskowe, zajmują się problemem komunikacji przez Saharę bardzo poważnie. Gdy trudności mechaniczne zostały niemal już pokonane, pozostaje jeszcze do rozwiązania problem wytknięcia dróg i obsługi, a zatem budowa schronisk, budowa magazynów przydrożnych itp.

Powracając do techniki samochodowej, trzeba stwierdzić, że konstruktorzy francuscy pouczeni doświadczeniem ekspedycyj, ustalili już swe wymagania w stosunku do samochodu saharyjskiego, przydatnego do wszelkich terenów. Jest to więc samochód o 4 lub 6-ciu kołach, kryty szczególnie mocnemi oponami i w którym wszystkie osie mają być łamane i napędzane indywidualnie, wreszcie koła przednie i tylne mają być kierujące. Tak zbudowany samochód może się poruszać w najrozmaitszych terenach, w jakie obfituje Sahara. — Jak widzimy z ilustracyj, załączonych do tego artykułu, samochody takie już istnieją i komunikacja motorowa przez Saharę znajduje się już w poważnem stadjum realizacji.

Inż. R. Sowiński.

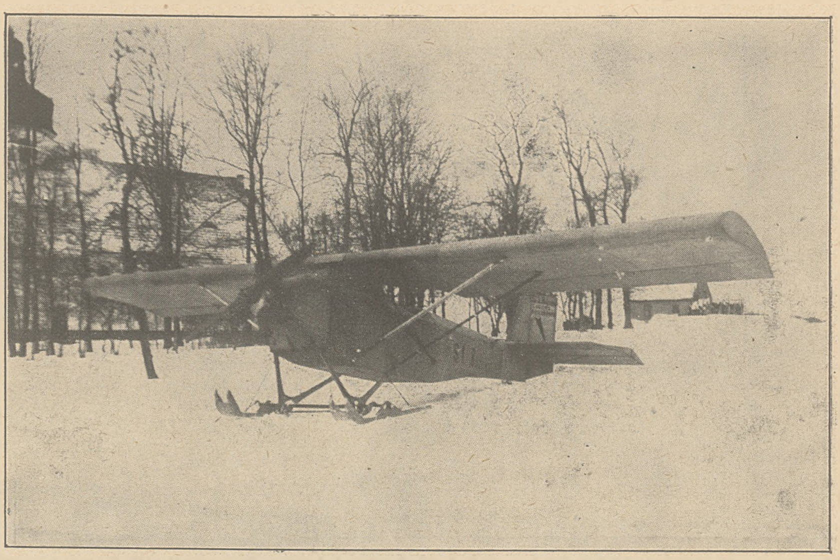


Typ samochodu o sześciu kołach i łamanych osiach, przeznaczony do podróżowania po pustyni.

Nowa polska awionetka

Zaniedbany u nas przez długie lata sport lotniczy obecnie zaczyna się cieszyć pewnem zainteresowaniem. Jest już ponoć w Polsce kilka osób, które zafundowały sobie samoloty, a raczej awionetki, do swego prywatnego użytku. Jest to objaw nader pocieszający, świadczący o pewnej zmianie nastroju w Polsce, gdzie dotychczas uwaga wszystkich skupiona była na lotnictwie wojskowem, przyczem prawie wyłącznym powodem tego zainteresowania był strach o całość własnej skóry.

Ważniejszem jednak zjawiskiem od pojawienia się 3 czy 4 samolotów prywatnych jest fakt pojawienia się w krótkim czasie całego szeregu nowych polskich konstrukcyj awionetek. Należy tu szczególnie podkreślić, że budową awionetek zajmują się nietylko konstruktorzy czynni, lub w jakikolwiek sposób związani z polskim przemysłem lotniczym, lecz także ludzie, stojący poza ścisłem gronem konstruktorów-fachowców — ot poprostu amatorzy. Droga tych ostatnich bynajmniej nie jest łatwa, gdyż wszyscy oni walczą nietylko z przeróżnemi trudnościami technicznemi, lecz przedewszystkiem — a na to trudno znaleźć skuteczne lekarstwo — z brakiem funduszy. Tak więc, na tem większe uznanie zasługują ci, którzy wbrew wszelkim trudnościom wytrwałą pracą dzieło swe doprowadzili do pomyślnego wyniku.



Awionetka S. I. „Bożena" konstrukcji p. Wł. Stelmaszyka, widok z przodu.

Jednym z takich zapaleńców jest pan Władysław Stelmaszyk z Ludom (pod Obornikami), który w ostatnich tygodniach, nie bacząc na piętrzące się trudności, ukończył budowę nowej polskiej awionetki „S. I.", ochrzconej imieniem „Bożena". Zaznaczyć należy, że p. Stelmaszyk liczy zaledwie lat 20, a temsamem jest bezsprzecznie najmłodszym w Polsce konstruktorem lotniczym.



Konstruktor awionetki S. I. „Bożena" p. Wł. Stelmaszyk z Ludom, pow. obornicki.

Oficjalne oblatanie awionetki p. Stelmaszyka odbyło się w dniu 6 grudnia 1928 r. w Ludomach, powiecie obornickim, w obecności pana starosty Witkowskiego, członków powiatowego komitetu L. O. P. P., po uprzedniem poświęceniu maszyny przez księdza proboszcza Graetza z Ludom. Lotów próbnych dokonał pilot-instruktor Józefat Skrzypek, który o nowej maszynie wydał bardzo pochlebną opinję, stwierdzając bardzo dobrą stateczność, wielką szybkość i nadzwyczajną zwrotność samolotu przy wielkiej czułości na stery i łatwem lądowaniu. Mimo oświadczenia pilota oblatującego, że dalsze loty mogą się odbywać bez żadnych poprawek, p. Stelmaszyk nie ustał w staraniach, aby przez drobne ulepszenia sprawność samolotu doprowadzić do jeszcze większej doskonałości.

Obecnie awionetka S. I. „Bożena" ma za sobą ogółem 7 godzin pracy, dokonanych w 6 poszczególnych lotach i może uchodzić za aparat zupełnie już wypróbowany. Przy ostatnich dwóch wzlotach, wskutek wysokiego śniegu zastosowano zamiast kółek płozy, również własnej konstrukcji p. Stelmaszyka.



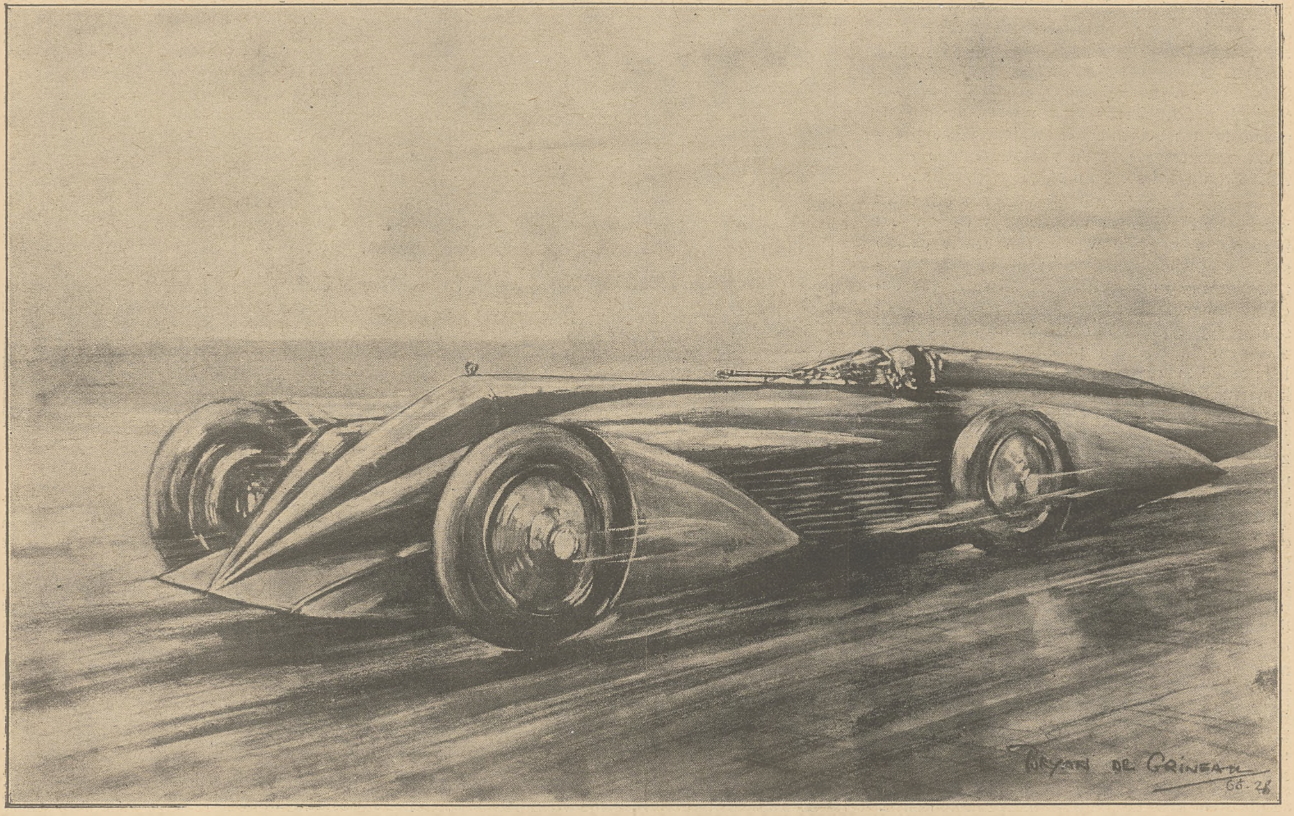
Awionetka S. I. „Bożena", widok z boku.

Awionetka S. I. jest jednomiejscowym jednopłatem z płaszczyzną nośną, umieszczoną powyżej kadłuba. Płaszczyzna, dzieląca się na dwie połowy, podparta jest z każdej strony dwoma zastrzałami z rur stalowych. Tak kadłub, jak i płaszczyzny nośne, posiadają konstrukcję drewnianą i pokryte są sklejką (dyktą). Lotki oraz ster boczny wysokościowy wykonane są z drzewa, również pokrytego sklejką. Drewniane podwozie w kształcie litery V posiada amortyzację gumową. Łoże silnika spawane jest z rur stalowych. Awionetka zaopatrzona jest w trzycylindrowy, chłodzony powietrzem, gwiaździsty silnik Anzani starego typu, o mocy 35 KM. Wymiary charakterystyczne awionetki S. I. przedstawiają się jak następuje: rozpiętość 8,4 m, długość 6,4 m, wysokość 2,1 m, powierzchnia nośna 12,4 m^2, ciężar własny 180 kg, ciężar samolotu gotowego do lotu (t. j. z benzyną, pilotem itd.) 310 kg, obciążenie na 1 m. kw. 24 kg. Samolot odznacza się krótkim startem, którego długość przy wzlocie z rozmokłego pola wynosiła 50 m. Wybieg przy lądowaniu (15 m) wskazuje na niewielką szybkość lądowania, aczkolwiek brak tutaj narazie ścisłych pomiarów. Również, z braku odpowiednich instrumentów, nie dokonano dotychczas ścisłych pomiarów szybkości maksymalnej, która jest dość znaczna i, według przybliżonych obliczeń konstruktora, wynosi przeszło 160 km/g.

Pan Stelmaszyk, jak widzimy, który stawił sobie za zadanie stworzenie samolotu lekkiego i szybkiego, słowem samolotu sportowego, który nie byłby zależny od wielkiego lotniska, lecz mógł startować i lądować na kawałku jako tako równego pola, osiągnął swój cel w zupełności.

Nie można tu pominąć milczeniem okoliczności, że usiłowania młodego konstruktora zostały jaknajwydatniej poparte przez p. starostę, R. Witkowskiego z Obornik, który od chwili rozpoczęcia budowy samolotu interesował się osobiście wszelkiemi postępami pracy, jak też i przez komitet powiatowy Ligi Obrony Powietrznej Państwa w osobach prezesa komitetu powiatowego p. rotm. rez. Szymańskiego z Dąbrówki Ludomskiej, p. kpt. rez. Kruppika członka komitetu powiatowego i sekr. komitetu p. Fraszczyńskiego z Obornik. Pomocy swej i porad technicznych nie odmówiła również fabryka „Samolot" w Poznaniu.

Nowy rekord szybkości — 372,501



W poniedziałek, dnia 11 bm., o godzinie 3-ej po południu na wybrzeżu Florydy, w Daytona Beach, angielski major H. O. D. Segrave osiągnął na samochodzie „Złota Strzała" nowy rekord szybkości.

Wobec tłumów, obliczanych na 100 000, i w obecności swojej żony, Segrave dokonał dwóch jazd, jedną w kierunku z południa na północ, drugą w kierunku odwrotnym. Rozpęd wynosił każdorazowo cztery mile. Przy pierwszej próbie jechał pod wiatr i pokrył oznaczoną przestrzeń jednej mili w ciągu 15,15 sekund, czyli rozwinął szybkość 231,51 mil. Przy drugiej jeździe, gdy spodziewano się jeszcze lepszego wyniku, osiągnął „tylko" 231,21 mil. Obliczona średnia szybkość wynosi na godzinę 231,362 mil, czyli 372,501 kilometrów.

Gdy na torze stało się wiadomem, że Segrave osiągnął nowy rekord światowy, Amerykanie przygotowali niezwłocznie do jazdy swój wóz „Triplex", który, kierowany przez Ray Keech'a, uzyskał przed rokiem pobity obecnie rekord. Jednak z powodu przypływu morza amerykański kierowca Lee Baible musiał zrezygnować z walki.

Segrave opowiada, że w czasie jazdy miał tylko wypadek z kurkiem od przewodu, doprowadzającego wodę do chłodnicy. Kurek ułamał się i gorąca woda wylała mu się na kolano. Silnik pracował bez zarzutu, podobnie opony i dętki zupełnie nie zawiodły.

Krótko przed startem zwrócił się do mjr. Segrave'a jeden z dziennikarzy z zapytaniem, czy przypuszcza, że próba pobicia rekordu światowego się powiedzie. Segrave odpowiedział, że wprawdzie według zdania ekspertów szanse jego przedstawiają się jak 1 do 10, mimo to jednak wystartuje, gdyż wierzy w swe szczęście.

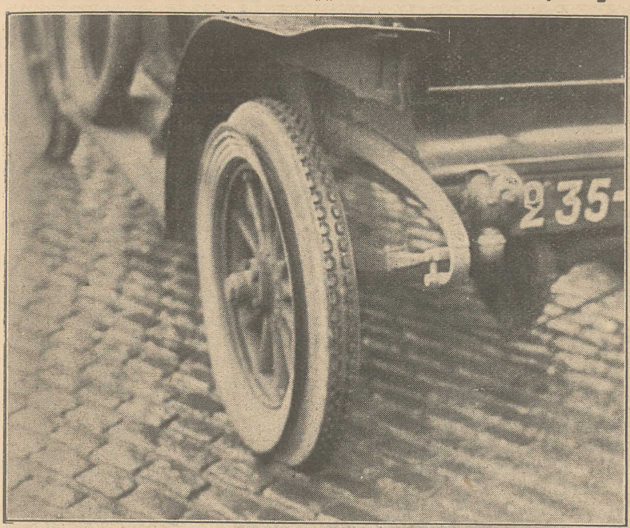
Równolegle z przygotowaniami do pobicia rekordu szybkości na samochodach mjr. Segrave przygotowuje się do ustanowienia nowego rekordu szybkości na łodziach motorowych. W tym celu odbywa on szereg próbnych jazd na motorówce „Miss England", przewiezionej z Anglji na Florydę razem ze „Złotą Strzałą". Próby te zdaniem Segrave'a wróżą pełne powodzenie, gdyż przy ostatniej jeździe „Miss England", mimo niezupełnego wyzyskania silnika, osiągnęła szybkość 125,9 klm. na godzinę.

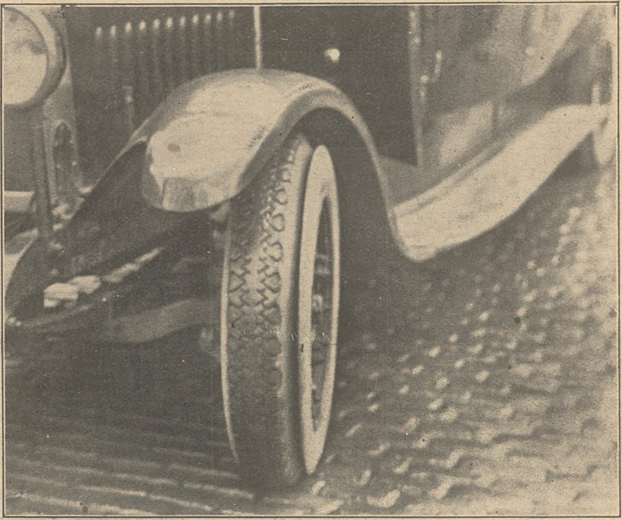
Przed próbami z samolotem rakietowym



Donosiliśmy swego czasu, że współwłaściciel niemieckich zakładów lotniczych „Raab-Katzenstein-Werke" w Kassel, p. Raab, przygotowuje doświadczenia z samolotem rakietowym. Obecnie po długich badaniach samolot rakietowy p. Raab opuścił warsztaty i odbył kilka próbnych wzlotów, narazie z normalnym silnikiem. W najbliższym czasie na miejsce silnika wbudowana zostanie instalacja rakietowa, która początkowo ma umożliwić krótkie wzloty, a raczej skoki 200 do 300 metrów długości.

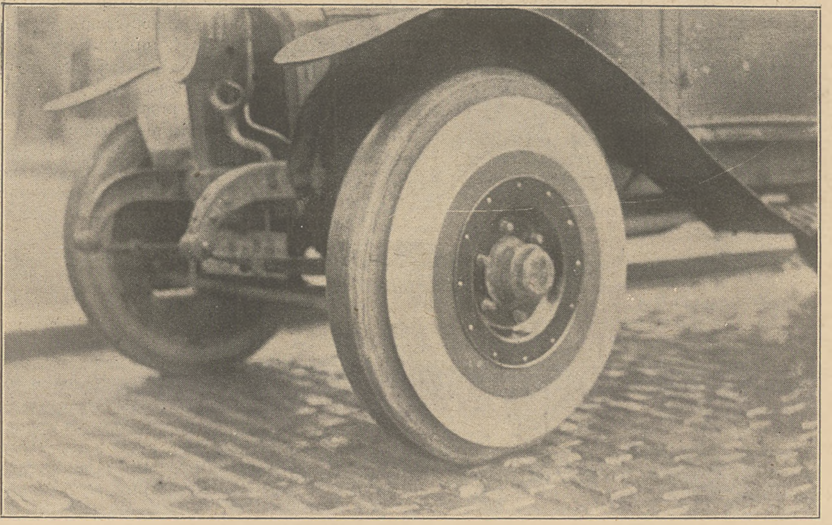
Zapobieganie rozpryskiwaniu błota na ulicy





Nigdy może jeszcze kwestja błota na ulicy nie była tak dotkliwa jak tego roku. — Długotrwała zima zakonserwowała masy zamarzniętego śniegu, które topnieją gwałtownie pod wpływem wiosennego słońca, tworząc błoto, które rozpryskuje się z pod kół samochodowych, ochlapując przechodniów.

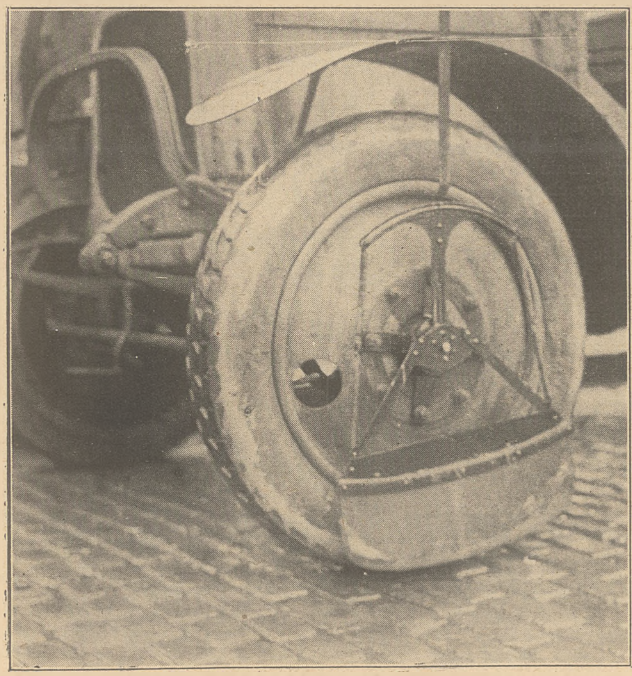
W niektórych wielkich miastach, jak np. w Paryżu wydano rozporządzenie, — aby wszystkie samochody ciężkiej wagi były zaopatrzone w urządzenia zapobiegające rozpryskiwaniu błota. —

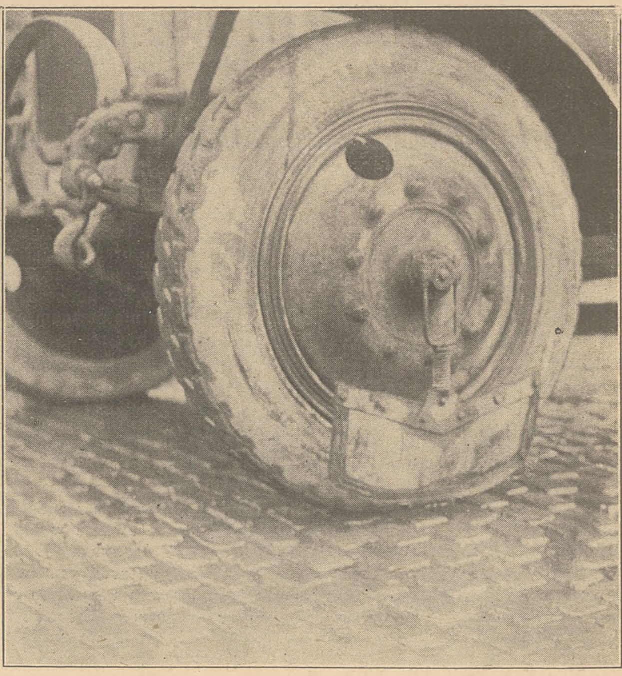


Prawdopodobnie rozporządzenie to niebawem zostanie rozszerzone i obejmie również inne kategorje samochodów.

Na rycinach zamieszczonych obok widzimy kilka rodzajów ochraniaczy od błota, które zastosowano po przeprowadzeniu prób w Paryżu. Przyznać trzeba, że te które widzimy na ilustracjach górnych i środkowej, zupełnie nie psują estetycznego wyglądu wozu.

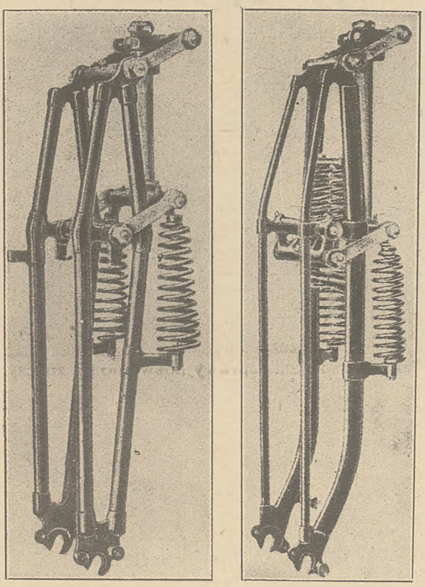
W Polsce ochraniacze takie stosowane są z powodzeniem przy autobusach miejskich w Warszawie.





Resorowanie w motocyklach

Jak w każdym wehikule przeznaczonym do komunikacji na torze niezawsze gładkim, tak i w motocyklu nieodzowną częścią składową jest resorowanie, które ma za zadanie chro-



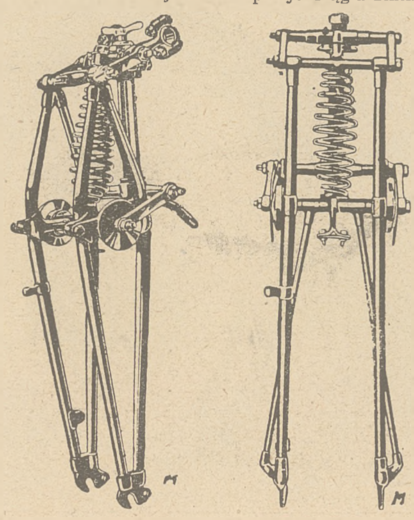
Rys. 1. Po lewej stary układ resorowania systemu „Druid", po prawej podwójne resorowanie „Druid" dla maszyn ciężkich.

nić pasażera przed silnemi wstrząsami, a zarazem uniemożliwiać szybkie zniszczenie mechanizmu przez wstrząsy podczas jazdy. Zagadnienie resorowania motocykla wysunęło się tuż po jego powstaniu i już wkrótce pojawiły się pierwsze próby zastosowania sprężyn. Wyniki były jednakże równie prymitywne jak sam pojazd, wobec czego odstąpiono od niefortunnych prób resorowania maszyny samej, a zadowolono się resorowaniem wagi jeźdźca, gdyż kwestja ta pozwalała na proste rozwiązanie. Później pojawiły się koła z obręczami z pełnej gumy, a wreszcie pneumatyki. Dopiero od tej chwili motocykl był zdatny do swobodnego, jako tako znośnego dla jeźdźca, poruszania się na drogach publicznych.

Takie rozwiązanie kwestji nosiło jednak wszelkie znamiona rozwiązania prowizorycznego, to też w kilka lat później — mniejwięcej przed 20-tu laty — rozpoczęto poszukiwanie innych możliwości resorowania. Wkrótce zastosowano pierwsze resorowanie koła przedniego, a dodatnie wyniki otrzymane zaraz na wstępie spowodowały niektórych konstruktorów do zastosowania elastycznego zawieszenia również przy kole tylnem. Tutaj jednak wynikły ogromne trudności, których ówczesnemi środkami technicznemi niepodobno było pokonać, to też nic dziwnego, że zagadnienie resorowania koła tylnego zarzucono zupełnie, poświęcając natomiast całą uwagę ulepszeniom i udoskonaleniom w resorowaniu koła przedniego. Pod tym względem zresztą, jak się dowiemy później, niewiele się zmieniło aż do dnia dzisiejszego, gdyż dopiero w ubiegłym roku pojawiły się przy motocyklach nowe systemy resorowania kół tylnych, a niektóre z nich spełniają nawet swe zadanie zupełnie dobrze, aczkolwiek i dziś ich konstruktorzy walczą nadal z trudnościami, wskazującemi na to, że rozwiązanie resorowania koła tylnego jest jeszcze bardzo dalekie od ideału.

Pierwszym reprezentantem motocyklu z resorowanem kołem przedniem był angielski motocykl „Triumph". Przy motocyklu tym przednie widełki w bardzo prosty sposób zamieniono na widełki resorowane, i to w ten sposób, że właściwe widełki koła przedniego przymocowano do głowicy przez kolanko, które umożliwiało poruszanie się widełek wprzód i wtył. Widełki przedłużane były ku górze ponad punkt zawieszenia przy głowicy i w najwyższym swym punkcie opierały się na sprężynie poziomej. Konstrukcja ta przez długi czas uchodziła za najlepszą i rzeczywiście przy ówczesnych szybkościach wystarczała jaknajzupełniej, absorbując dostatecznie wstrząsy jazdy.

Konstrukcja ta miała atoli jedną wadę. Ponieważ sprężyna miała położenie poziome, a widełki poruszały się wprzód i wtył, przeto przy każdem uderzeniu zmieniał się rozstęp kół motocykla; wskutek tego powstawał efekt tarcia opony o tor, które przy większych szybkościach było tak wielkie, że w krótkim czasie rujnowało opony. Ciągła zmia-



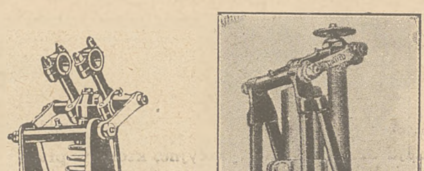
Rys. 2. Po lewej przednie widełki wraz z resorowaniem systemu „Brampton", po prawej angielskie widełki „Webb" z usztywnieniem poprzecznem.

na rozstępu kół wpływała pozatem bardzo niekorzystnie na równowagę jazdy, chociażby dlatego, że np. w krzywiznach pochylenie motocykla zależne jest od promienia krzywizny, rozstępu osi i szybkości. Przy ciągłej zmianie jednego z tych współczynników bieg koła stawał się chwiejny tak, że krzywizny można było brać tylko w bardzo wolnem tempie, przyczem czasokres drgań widełek był tak duży, że podczas jazdy na złej drodze o absolutnie pewnem opanowaniu pojazdu nie mogło być mowy.

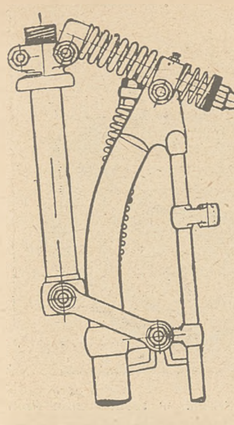
Sytuacja taka zmusiła konstruktorów do poszukiwania systemów resorowania, opierających się, na zasadach zupełnie innych. Z czasem, po licznych a niezawsze szczęśliwych doświadczeniach, większość konstruktorów motocyklowych zatrzymała się głównie na dwóch systemach, a mianowicie — na resorowaniu z widełkami pomocniczemi oraz na resorowaniu w układzie równoległoboku (Paralelogram). Mimo wszystko część konstruktorów pozostała przy starym typie resorowania systemu „Triumph", usiłując system ten ulepszyć. Wysiłki te nie pozostały bez skutku i w rezultacie dały dość poważne sukcesy. Wymienić tu należy resorowanie tego typu przy motocyklach D. K. W., gdzie zastosowano kontrsprężyny, oraz amortyzatory, osiągając w ten sposób znaczne zmniejszenie czasokresu drgań. Resorowanie to utrzymano do dziś dnia przy lekkich motocyklach 200 ccm. tejże firmy, a praktyka wykazała, że ulepszenia te są zupełnie wystarczające i pewne w działaniu przy maszynach lekkich, tembardziej, że układ ten odznacza się dwiema ważnemi zaletami, a mianowicie lekkością i taniością.

Jak już wspomnieliśmy, większość konstruktorów w motocyklach swych zastosowała resorowanie z widełkami pomocniczemi, lub też resorowanie w układzie równoległoboku. Głównymi reprezentantami resorowania z widełkami pomocniczemi były niemieckie motocykle „Wanderer" i „N. S. U." Konstrukcja ta składała się ze sztywnych widełek głównych, oraz z widełek pomocniczych, które były umieszczone przed widełkami głównemi i połączone z temi ostatniemi u góry i na dole zapomocą dwóch ruchomych dźwigni. Wstrząsy jazdy przejmowały sprężyny, które połączone były jednym końcem z widełkami pomocniczemi, drugim końcem zaś z dźwigarkiem, wystającym ku przodowi z widełek głównych. Sprężyny te w widełkach „NSU." znajdowały się pomiędzy widełkami pomocniczemi, a w motocyklach „Wanderer" umieszczone były wewnątrz rur widełek pomocniczych. Resorowanie to działało doskonale i utrzymało się przez długi czas. Jedyną wadą tego systemu było to, że konstrukcja była nieco ciężka.

W poszukiwaniu za resorowaniem, równie dobrem, a znacznie lżejszem, największe sukcesy odnieśli bezwątpienia Anglicy, stwarzając resorowanie w układzie równoległoboku. System ten, wypuszczony na rynek angielski pod nazwą „Druid", składał się z widełek głównych, które zapomocą czterech ruchomych dźwigni umocowane były do ruchomej głowicy kierownicy. I tutaj zastosowano dwie sprężyny, które dolnemi końcami łączyły się z widełkami, górnemi zaś z wystającym ku przodowi noskiem głowicy. Resorowanie systemu „Druid" doczekało się zczasem również przeróżnych ulepszeń. Tak więc w wideł-



Rys. 3. Po lewej niemieckie widełki „Tiger" dla maszyn lekkich, wykonane z prasowanej blachy stalowej, po prawej najnowszy typ widełek przednich „Druid" z całkowicie osłoniętą sprężyną.



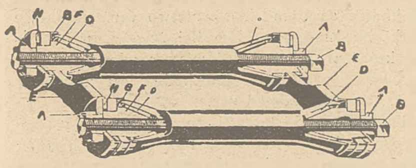
Rys. 4. Resorowanie starego typu „Brampton-Biflex".

kach angielskiego systemu „Webb" zamieniono dwie sprężyny boczne na jedną sprężynę środkową, umieszczoną bezpośrednio przed głowicą widełek. Równocześnie, wobec zwiększających się wymagań pod względem wytrzymałości, widełki same zostały wzmocnione, a kolanka zaopatrzono w amortyzatory. Aby zwiększyć odporność na uderzenia z boku, zastosowano bardzo ciekawe usztywnienie poprzeczne. Później jeszcze otwartą dotychczas sprężynę umieszczono w specjalnej osłonie.

W systemie „Brampton" usiłowano połączyć system resorowania „Webb" ze starym systemem „Triumph". Widełki połączono tutaj dwoma ruchomemi dźwigniami z dolnym końcem głowicy, podczas gdy u góry zastosowano sprężynę poziomą w układzie „Triumph" dodając zprzodu mniejszą kontrsprężynę. Sprężyna główna znajdowała się, jak w poprzednim typie, pomiędzy rurami widełek przednich. System ten stosowano przez dłuższy czas z powodzeniem przy licznych typach maszyn turystycznych. W ostatnim czasie zarzucono jednak ten system (t. zw. „Brampton-Biflex"), a nowe typy angielskich widełek „Brampton" niewiele się różnią od normalnych widełek z resorowaniem w układzie „paralelogram".

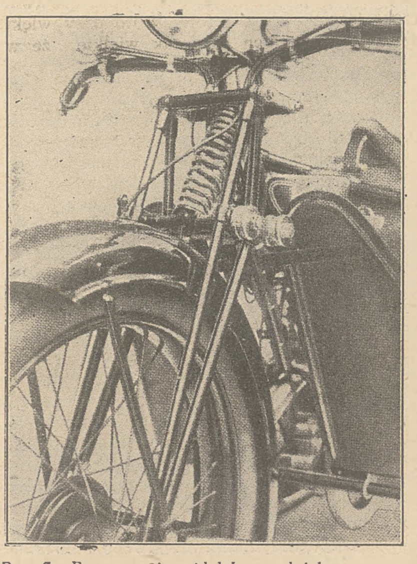
Dla konstruktorów motocyklowych powstało zupełnie nowe pole działania przez wprowadzenie do motocykli resorów płaskich, wzorowanych na resorach samochodowych. Resory płaskie stosuje się obecnie w motocyklach „Indian", „B. M. W.", w motocyklach „D" oraz „Mabeco". We wszystkich tych typach widełki przednie są sztywne, podczas gdy przednie koło zawieszone jest na dwóch ruchomych dźwigniach. Obie te dźwignie połączone są przez pałąk, który w swym najwyższym punkcie umocowany jest na końcu resoru płaskiego. Resorowanie to jest prawie że idealne, gdyż ciężar nieresorowany jest tutaj nikły i obejmuje tylko wagę własną koła przedniego. Pozatem wskutek tarcia poszczególnych płytek resoru powstaje pewnego rodzaju działanie amortyzacyjne, które w praktyce objawia się w sposób bardzo przyjemny. Jednak i przy tym systemie są oczywiście pewne niedogodności, do których w pierwszym rzędzie należy zaliczyć niekorzystne położenie tak łożysk dźwigni, jak i resorów, narażonych w wielkiej mierze na niszczące działanie kurzu i błota, tembardziej, że sprawa smarowania oraz osłonięcia tych miejsc na znaczne napotyka trudności.

W międzyczasie resorowanie z widełkami pomocniczemi doczekało się także dalszego rozwoju w konstrukcji przednich widełek znanej angielskiej firmy „Brough". Widełki te składały się z widełek głównych i widełek pomocniczych, które jednak, w przeciwieństwie do dotychczasowych konstrukcyj, poruszały się równolegle, łącząc tem samem zalety obu systemów. Sprężyny umieszczono tutaj w rurach widełek pomocniczych, osiągając jaknajlepsze wyniki, dzięki zastosowaniu sprężyn absorbcyjnych i reakcyjnych. Układ ten wykazał niezwykłe zalety przy jeździe z wielką szybkością, wobec czego znalazł on szerokie zastosowanie przy maszynach wyścigowych i umożliwił w krótkim czasie ustanowienie całego szeregu rekordów światowych na krótkie dystanse. Resorowanie „Brough" stosują na zasadzie licencji „Harley Davidson" przy wszystkich swych typach, a w Niemczech „Standard" przy typach sportowych.



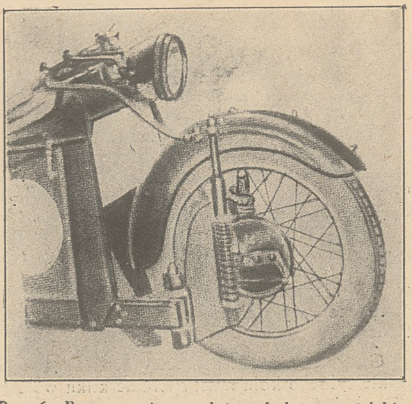
Rys. 5. Przekrój przez łożyska główne przednich widełek „Tiger", ze stożkowemi amortyzatorami skórzanemi o zmiennem nastawieniu.

Poza powyższemi konstrukcjami, które na rynku światowym zyskały poważne stanowisko i szeroki zbyt, pojawiały się nieustannie coraz to nowe konstrukcje specjalne, które we wszystkiem odchylały się od przyjętych norm. Większość z nich znikła tak szybko, jak się pojawiła. Tu i ówdzie tylko znalazł się system, który zasługiwał na szczególną uwagę tego lub innego konstruktora, zyskując sobie zczasem prawo obywatelstwa. Do systemów tych musimy zaliczyć wszystkie układy, wchodzące w ramy tej kategorji, którą określa się mianem „zawieszenie i sterowanie automobilowe". Wszystkie te konstrukcje są nowszej daty, a zdatność swą użytkową wykazały bodaj dopiero w ostatnim roku. Głównym czynnikiem, który w wielkiej mierze hamuje rozwój tego typu resorowania i kierowania przedniego koła w motocyklu, jest kosztowna bardzo fabrykacja. Konstrukcje te spotykamy przeważnie w Anglji, głównemi zaś reprezentantami tej grupy są „Ner-a-car" i „AJW.", przyczem „Ner-a-car" jest konstrukcją starszą. „AJW." jest najnowszym typem w tej kategorji i dał już dość dobre wyniki praktyczne. Brak miejsca nie pozwala nam na szczegółowy opis tej konstrukcji, którą zresztą doskonale objaśnia załączona rycina. Motocykl ten ze względu na bardzo wysoką cenę, dla rynku polskiego nie wchodzi wcale w rachubę. Zupełnie oryginalne rozwiązanie zastosowano w nowej kierownicy, tak zwanej „Duplex-Steering" angielskiego motocyklu „OEC-Tinckler". Widzimy tutaj resory spiralne o działaniu dwustronnem, umieszczone w rurach widełek przednich (patrz rycinę).



Rys. 7. Resorowanie widełek przednich w maszynach turystycznych „Standard".

W ostatnim roku w europejskim przemyśle motocyklowym nastąpił, pod względem budowy widełek przednich, pewien podział pracy, który przejawił się w ten sposób, że powstało kilka wielkich firm specjalnych, trudniących się fabrykacją wyłącznie widełek, dostarczanych dla poszczególnych fabryk motocykli. Takie postawienie sprawy pozwoliło na znaczne potanienie produkcji i przeprowadzenie szczegółowych badań nad tą tak ważną częścią składową motocyklu. Jednym z takich typów są widełki „Tiger", rozpowszechnione obecnie dość szeroko.



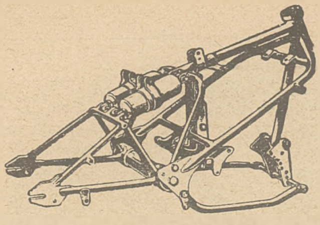
Rys. 6. Resorowanie przedniego koła w angielskim motocyklu AJW.

Ogółem należy stwierdzić, że resorowanie koła przedniego w połączeniu z nowoczesnemi oponami o niskiem ciśnieniu (balon) dają motocykliście pewien dość wysoki stopień wygody, jednakże obecny stan rzeczy nie jest jeszcze ideałem, pozostaje bowiem cała waga, spoczywająca na tylnem kole, która przy każdej przeszkodzie narażona jest na poważne wstrząsy. Wstrząsy te przy obecnych wielkich szybkościach są szczególnie niemiłe.

Tak więc było rzeczą zrozumiałą, że i tu starano się o możliwości zastosowania odpowiedniego resorowania. Próby takie podejmowano już dawniej i tak — już przed wojną motocykle „FN", „Indian" i „NSU" zaopatrzone były w resorowanie koła tylnego. Resorowanie to później zarzucono, a to przedewszystkiem z powodu pojawienia się opon balonowych, które w wielkiej mierze powiększyły elastyczność biegu tego koła i temsamem wpłynęły niekorzystnie na dalszy rozwój kwestji resorowania. Wobec doniosłych postępów w technice budowy silników motocyklowych i wzrastających wymagań pod względem komfortu, zagadnienie resorowania tylnego koła obecnie wysunęło się znów na pierwszy plan i niema żadnych wątpliwości, że powszechne jego zastosowanie, w każdym razie przy motocyklach cięższych, jest tylko kwestją czasu. Sprawa ta narazie rozwija się bardzo powoli, a powodu należy się doszuki-



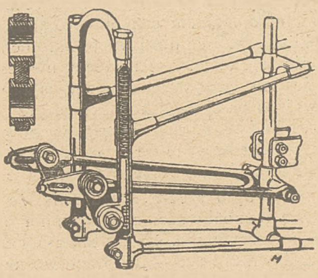
Rys. 8. Resorowanie koła przedniego w angielskim motocyklu „OEC-Tinckler".



Rys. 9. Resorowanie tylnego koła w angielskiej maszynie HRD.

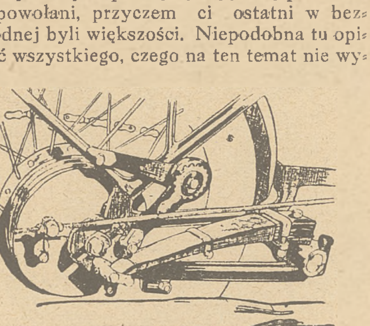
wać w niezmiernych trudnościach, na jakie napotyka wykonanie dobrego resorowania tylnego.

Główna trudność polega na tem, że resorowanie tylnego koła musi spełniać kilka warunków, które do pewnego stopnia są sprzeczne ze sobą. Najważniejszem zadaniem jest uzyskanie absolutnie prostolinijnego biegu koła, a ten właśnie warunek najtrudniejszy jest w wykonaniu. Pozatem układ resorowania, mimo elastycznego zawieszenia koła tylnego, nie powinien dozwalać na żadne, chociażby na najmniejsze odchylenia od pionowego położenia koła, a wreszcie należy uwzględnić zupełnie nieelastyczny łańcuch napędowy. Widzimy więc, że pomyślne rozwiązanie tej sprawy nie jest bynajmniej takie proste, jakby się to wydawało na pierwszy rzut oka.

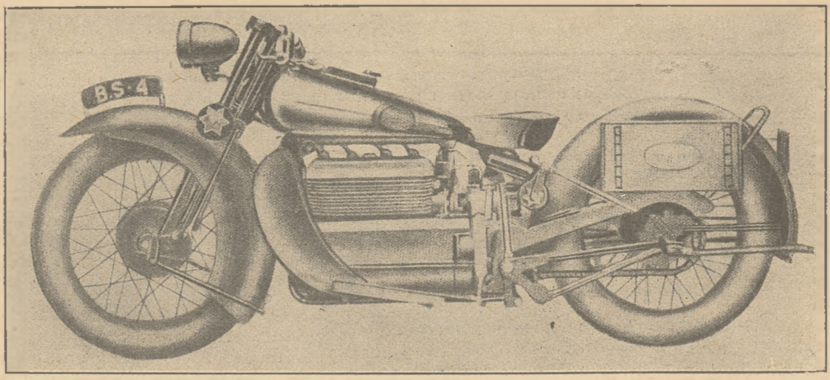


Rys. 10. Resorowanie tylnego koła w angielskim motocyklu OEC.

Jak już wspominaliśmy, stosowano i dawniej resorowanie kół tylnych w motocyklach Indian, FN, NSU. We wszystkich tych trzech typach resorowanie było bardzo skuteczne. Niestety jednak przy większych szybkościach koło tylne nie utrzymywało dokładnego kursu, wskutek czego maszyny te zatracały równowagę biegu i narażały jeźdźców na częste, a nieprzewidziane wypadki. W ostatnim czasie, i to właśnie wskutek zwiększającej się szybkości przeciętnej normalnego, nowoczesnego motocyklu, odczuto potrzebę lepszego resorowania całej maszyny, tembardziej, że motocykl, z maszyny raczej sportowej, zamienił się zczasem na wehikuł w pierwszej linji użytkowy. Sprawą tą zajęli się powołani i niepowołani, przyczem ci ostatni w bezwzględnej byli większości. Niepodobna tu opisywać wszystkiego, czego na ten temat nie wy-



Rys. 11. Resorowanie tylnego koła we francuskim motocyklu BCR.



Rys. 12. Nowy 4-ro cylindrowy motocykl „Brough-Superior" zaopatrzony jest w resorowanie koła przedniego typu „Brough" dla wielkich szybkości. oraz nowe ciekawe resorowanie koła tylnego.

myślono. Zresztą większość tych konstrukcyj już znów dziś zanikła.

Na ostatnich wielkich wystawach motocyklowych w Paryżu, w Londynie i w Medjolanie pojawiła się niezwykła ilość motocykli z resorowaniem koła tylnego. Co do większości tych konstrukcyj, wypuszczonych z fabryk wprost na wystawę, trudno sobie wyrobić zdanie, nie posiadając żadnych wyników z doświadczeń praktycznych, tembardziej, że zdania tych osób, które podczas wystawy na motocyklach odbywały próbne jazdy, są bardzo podzielone. Jedni opowiadali cuda o wygodach i miękkiej jeździe na tych maszynach, podczas gdy inni dalecy byli od zachwytów. Niektóre typy już na pierwszy rzut oka objawiają swą niedoskonałość, podczas gdy inne — obecnie może jeszcze też niedoskonałe — zapowiadają możliwość pomyślnego rozwoju.

Wymienić tutaj należy motocykl francuskiej firmy „Bonin", która poszła zupełnie nową drogą. Ramę motocykla bowiem przedłużono poza tylny kant koła, a oś koła tylnego zawieszono poprostu, jak przy samochodzie, na dwóch resorach półeliptycznych. Resorowanie tego układu jest doskonałe, pozatem pionowe poruszenia osi nie działają zupełnie na łańcuch napędowy. Wątpliwa natomiast jest kwestja utrzymania pionowego położenia koła. Podobną konstrukcję widzimy przy francuskim motocyklu „BCR", która przypomina zarazem dawniejszą konstrukcję „Indian'a". Oś tylnego koła jest tutaj umocowana na poziomych widełkach, które połączone są ruchomo z ramą motocykla tuż za skrzynką biegów, Jako resory służą w tym wypadku dwa samochodowe resory pół-cantilever (patrz rycina). Na uwagę również zasługuje motocykl francuski „Alcyon", przy którym również zastosowano widełki, wzmocnione jednak przez trójkątną konstrukcję pomocniczą, opartą na sprężynie, umieszczonej pod siodłem. Motocykl ten odbył już cały szereg prób, które powiodły się dość dobrze. Konstrukcja ta, jak zresztą przyznają sami konstruktorzy, wymaga jeszcze pewnych drobnych udoskonaleń. Podobne konstrukcje trójkątne zastosowano także w angielskich maszynach „Brough-Superior", HRD, oraz w włoskim „Moto-Guzzi". We wszystkich tych typach widełki tylne są ruchomo zawieszone tuż za skrzynką biegów, przyczem stosuje się tam bardzo szerokie łażyska, dość silne, aby wytrzymały wszelkie ciśnienia z boków. Różnicę tę widzimy jedynie w układzie samych resorów. „Moto-Guzzi" umieszcza trójkąt pomocniczy pod widełkami, a sprężyny lokuje pod silnikiem. W motocyklu HRD trójkąt pomocniczy umieszczony jest ponad widełkami, sprężyny zaś, szczelnie osłonięte w specjalnych puszkach, znajdują się pod siodłem (patrz rycina). W „Brough-Superior" trójkąt pomocniczy znajduje się pod widełkami, jednakże cały ten system oparty jest na dwóch podpórkach, idących ku górze, połączonych ze sprężynami pod siedzeniem. Konstrukcję „Moto-Guzzi" buduje się obecnie już seryjnie, gdyż w licznych długich i trudnych rajdach wykazała swą sprawność; niestety, cena maszyny tej jest bardzo wysoka. Konstrukcja HRD również zdała egzamin praktyczny, podczas gdy „Brough-Superior" znajduje się obecnie w próbach, tak, że ocena definitywna jeszcze jest niemożliwa. Zupełnie inną konstrukcję widzimy w motocyklu angielskim „OEC-Tinckler". Tutaj ramę przeprowadzono do osi koła tylnego, umieszczając na końcu dwie rury pionowe, w których znajdują się resory spiralne, połączone z widełkami, umocowanemi tak, jak w poprzednich typach, tuż za skrzynką biegów. Widełki te odznaczają się bardzo silną konstrukcją. Dzięki zastosowaniu sprężyn i kontr-sprężyn resorowych, resorowanie działa nadzwyczaj miękko. I ta konstrukcja, jak wszystkie prawie wymienione poprzednio, ma jedną poważną wadę, a mianowicie jest dość kosztowna.

Jak widzimy, dotychczasowe usiłowania stworzenia racjonalnego resorowania koła tylnego nie dały jeszcze wyników takich, które byłyby wszechstronnie zadowalające. Na fakcie tym jednak nie można opierać twierdzenia, że resorowanie koła tylnego jest niepotrzebne. Wprost przeciwnie. Wskutek bardzo silnej konkurencji małego samochodu, przemysł motocyklowy w niedługim już czasie będzie musiał całkowicie przejść do resorowania koła tylnego, aby przez zwiększenie komfortu utrzymać liczne zastępy swych dotychczasowych zwolenników. *W. N-a.*

Targa Florio 1929

(sp.) W związku z przygotowaniami poszczególnych firm, zamierzających brać udział w tegorocznym biegu o „Targa Florio", w ostatnich dniach zanotowano sensacyjny wypadek. Jak wiadomo, firma Bugatti zwróciła się do włoskiego szampiona Campariego, aby na tegoroczny sezon wyścigowy wstąpił do drużyny marki Bugatti. Campari, jak już donosiliśmy, przyjął propozycję i wyraził zdecydowanie swą zgodę. W ostatnich dniach, jak się mówi: po interwencji „pewnej trzeciej" osoby, Campari nagle niespodzianie odwołał swój start na Bugattim i zapowiedział, że w bieżącym roku stanie do wyścigów na samochodzie Alfa Romeo, obejmując zarazem kierownictwo drużyny tejże marki. Nie trudno się domyślić, że ową osobą trzecią, która pragnie widzieć mistrza włoskiego przy kierownicy włoskiego samochodu, jest nikt inny jak... wszechwładny Duce.

Drużyna marki Bugatti, po wycofaniu się Campariego będzie się składała z następujących osób: Louis Chiron (kierownik drużyny), Albert Divo, Conelli i Minola. Jako kierowcy zapasowi przewidziani są Wagner lub Williams.

PRAWO I SĄD.

Nowy prąd w judykaturze niemieckiej

W szeregu artykułów staraliśmy się ostatnio wykazać, że rozpowszechnione u nas poglądy prawne na kwestję zawinienia w wypadkach samochodowych nie są zgodne z wymaganiami nowoczesnych warunków komunikacyjnych. Na dowód, że nasze poglądy pod tym względem nie są odosobnione, i że w świecie prawniczym, w którym kontroluje się tradycję i ustala zgodność jej z rzeczywistością, oddawna już powstają wątpliwości przez nas opisane, może posłużyć artykuł, pióra adwokata berlińskiego, dra Arthura Brandta, umieszczony w tych dniach w „Berliner Tageblatt" (nr. 111, z 6 marca 1929 r., wydanie wieczorne). Zaznaczyć przytem należy, że w kwestjach prawnych, dotyczących automobilizmu, będziemy pewnie musieli jeszcze dość długo odwoływać się do nauki niemieckiej, w każdym razie aż do chwili, póki obowiązujące u nas dotychczas ustawy niemieckie, a przedewszystkiem ustawa z 3 maja 1909 r. „o ruchu pojazdów silnikowych", no i oczywiście przepisy kodeksu cywilnego o czynach niedozwolonych, nie zostaną zastąpione przez jednolite ustawodawstwo polskie.

Artykuł dr. Brandta warto przytoczyć w całości, z tego względu, że wychodzi on z nieco odmiennych, niż my założeń, dochodząc jednak do tych samych wyników. Oto, co pisze dr. Brandt:

„Coraz to więcej zaznacza się w judykaturze pogląd, że obarczanie automobilisty całkowitą odpowiedzialnością za wypadki w zakresie komunikacji nie jest zgodne ze słusznością. Pogląd Sądu Rzeszy, że kierowca samochodu jest obowiązany liczyć się także z nierozwagą piechurów, i że błędy cudze przy korzystaniu z drogi publicznej nie uwalniają go od winy, został przez sędziów rozsądnych i obeznanych z warunkami komunikacyjnemi wielkomiejskiemi, zacieśniony w tym sensie, że kierowca samochodu nie odpowiada za zachowanie się piechura, oczywiście sprzeczne z nakazem zdrowego rozsądku i wymogami komunikacyjnemi, gdyż także od piechura można wymagać, w interesie bezpieczeństwa komunikacji, przestrzegania pewnego rodzaju dyscypliny (por. przedewszystkiem wyrok bawarskiego najwyższego sądu krajowego z 10 lipca 1928 r.). Powyższy pogląd prawny opiera się przedewszystkiem na stwierdzeniu, że przez nieprawidłowe zachowanie się piechura, które stanowi czynnik, znajdujący się poza możnością przewidywania automobilisty, przerywa się związek przyczynowy (oczywiście w znaczeniu normalnej prawidłowości kodeksu cywilnego — przyp. red. „Samochodu"). Jeżeli jednak np. z chodnika niespodziewanie pod samochód podbiegnie dziecko, to dedukcji tej nie można utrzymać, gdyż w znaczeniu prawnem dziecko nie jest osobą, która może działać w sposób przestępny. Tem tłumaczą się też bezwzględne tendencje sądów do przykładania szczególnie ostrej miary do wymogów ostrożności automobilisty i do karania go szczególnie ostro wówczas, jeżeli miał nieszczęście przejechać dziecko.

„Oczywiście obowiązkiem automobilisty będzie uważać na dzieci, bawiące się w pobliżu drogi, gdyż zawsze istnieje możliwość, że któreś z dzieci w toku zabawy wbiegnie na jezdnię. Wogóle do staranności automobilisty należy zwracanie uwagi nietylko na drogę, lecz także na to, co dzieje się obok niej (por. wyrok sądu Rzeszy, opublikowany w „Juristische Wochenschrift", rocznik 1927, strona 769). Tak więc w pierwszym rzędzie będzie musiał uważać, czy kto z przechodniów nie zamierza właśnie wkroczyć na jezdnię, czy tuż przy brzegu jezdni nie bawią się dzieci, t. zn. czy nie istnieje możliwość wypadku przy nagłym wejściu na jezdnię. W każdym razie automobilista nie potrzebuje liczyć się np. z możliwością taką, że nagle dziecko wyrwie się opiekującej się niem osobie i wybiegnie na jezdnię.

„Stosunek między automobilistą a piechurem wymaga jednolitego uregulowania, jeżeli nie ma na tem cierpieć bezpieczeństwo komunikacji. Wymagania, stawiane obecnie automobiliście w komunikacji wielkomiejskiej, są ogromne. Może on im zadośćuczynić jedynie wówczas, jeżeli nie będzie zmuszony uważać na każdego przechodnia z osobna, i badać, czy czasem który nie szwankuje pod względem inteligencji, czy nie jest skłonny do wybryków temperamentu, czy dziecko idzie spokojnie swoją drogą, czy inne nie jest impulsywne i stąd łatwo może wpaść na pomysł wybiegnięcia niespodziewanie na jezdnię. — O dzieciach, które chodzą same po ulicach wielkiego miasta, należy sądzić, że znają najprostsze reguły chodzenia po ulicy, i że umieją odróżnić jezdnię od chodnika. Jeżeli tego nie rozumieją, należy stwierdzić, że winę tego ponoszą rodzice, a wypuszczenie takich dzieci samopas na ulicę oznacza lekkomyślne wykroczenie przeciw obowiązkowi nadzoru. Takie zaniedbanie nadzoru oznacza tak samo przerwanie związku przyczynowego, jak nierozważne i oczywiście sprzeczne z regułami komunikacyjnemi zachowanie się dorosłego przechodnia.

„Różne sądy nadziemiańskie (sądy apelacyjne) przyswoiły sobie ostatnio powyższy punkt widzenia i uznały, że wobec żądań odszkodowawczych rodziców za zabicie dziecka, zarzut braku nadzoru jest prawnie skuteczny. Jednakże nawet w sprawach karnych coraz więcej zdobywa sobie prawo obywatelstwa pogląd, że co do dzieci, które chodzą samopas po ulicach wielkiego miasta, należy przyjąć jako pewnik, iż znają najważniejsze reguły komunikacyjne, i że umieją uważać przy przechodzeniu przez jezdnię."

Powyższe poglądy dra Brandta, które są tylko interpretacją obowiązującego w Niemczech — i u nas — ustawodawstwa, a nie postulatami do nowelizacji ustaw, podzielamy całkowicie. Należałoby tylko zaznaczyć, że w tej części swych wywodów, w których dr. Brandt przytacza pewne przykłady, na które rozciąga jeszcze „oczywiście" związek przyczynowy (np. bawiące się przy jezdni dzieci), granice tej przyczynowości wydają nam się nieco dowolne. Sam bowiem fakt, iż grupa dzieci bawi się obok jezdni, nie warunkuje, według ludzkiego, rozsądnego przewidywania (teorja przybliżonej prawidłowości, „der adäquaten Verursachung" kodeksu cywilnego), że dziecko w każdej chwili może wybiec na jezdnię, gdyż, jak wiadomo z doświadczenia, dziecko przy każdem wyjściu na ulicę słyszy ostrzeżenie: „a niech cię tam co nie przejedzie". Ponadto nie widzimy powodu, aby pod tym względem, o ile nie zachodzą jakie specjalne okoliczności, czynić wyjątki od obowiązku nadzoru rodziców i wychowawców. Wychowawca, który wypuszcza dziecko samopas na ulicę, musi być przekonany, że dziecko na jezdnię nie pójdzie nawet w chwili nieuwagi, jak nie pójdzie na tor kolejowy, albo, jeżeli tej pewności niema, musi się liczyć z możliwością wypadku, tak samo, jakgdyby dziecku pozwalał chodzić między ranżerującemi pociągami. (pz.)

NA WIDNOKRĘGU AUTOMOBILISTY

Z WARSZAWY

Dworce autobusowe

(wr) Ostatnio została rozstrzygnięta sprawa dworców autobusowych dla ruchu międzymiastowego.

Odstąpiono od idei dworca centralnego i postanowiono stworzyć poszczególne mniejsze dworce na peryferjach śródmieścia, rzekomo dla odciążenia go od wzrastającego ruchu, albo przysporzenia dochodów tramwajom miejskim, jak twierdzą złośliwi.

Wyznaczono już miejsca dla 3 dworców autobusów zamiejskich, mianowicie:

1. przy skrzyżowaniu ulicy Puławskiej z ulicą Madalińskiego,

2. przy skrzyżowaniu ulicy Żoliborskiej i Bonifraterskiej i

3. na skwerku przy placu Starynkiewicza.

Dworce te wystawione będą i utrzymywane przez prywatnych przedsiębiorców. Roboty rozpoczną się prawdopodobnie w maju.

Nowa taryfa taksówek

(wr) Przechodzenie taksówek na nową, podwyższoną taryfę dowolną odbywa się bardzo powoli. Do dnia 9 b. m. zgłoszono do oddziału ruchu kołowego wydziału przemysłowego magistratu 24 dorożki samochodowe z przerobionemi licznikami w celu ponownego oplombowania. Codziennie zgłasza się po kilka dorożek.

Rozbudowa tramwajów warszawskich

(wr) W związku z projektowanem powiększeniem taboru tramwajowego, muszą być również rozszerzone warsztaty główne, dla prawidłowego remontu. Warsztaty główne zajmują obszar około 3.160 m. kw. Były one wystarczające dla eksploatacji 300 wagonów. Powierzchnia będących w budowie, rozszerzonych warsztatów wynosi 2.340 m. kwadratowych. Stanowić to będzie łącznie 5.500 m. kw. i wystarczy dla eksploatacji obecnych 500 wagonów. Rozszerzenie sieci w okresie 10-letnim i doprowadzenie ilości wagonów do 1 000, wymagać będzie rozszerzenia warsztatów o dalsze 2.500 m. kw., pozostawiając jeszcze możliwość późniejszego powiększenia o następne 2.000 m. kw.

Szybkość maksymalna w związku z odwilżą

(wr) Zostanie wkrótce wydane zarządzenie, aby kierowcy pojazdów mechanicznych znacznie zwolnili bieg wozów, z powodu bowiem szybkiej jazdy i spodziewanego przy ociepleniu wielkiego błota na ulicach; przechodnie i objekty, znajdujące się przy ulicach narażone są na zabryzganie. Już teraz zauważyć można, że odnowione niedawno budynki są bardzo obryzgane.

Uregulowanie ruchu pieszego

(wr) Wkrótce nadejdą zamówione przez wydział techniczny magistratu guziki żelazne o błyszczącej powłoce niklowo-miedzianej, które użyte będą do oznaczania miejsc przejścia dla przechodniów w bardziej ruchliwych miejscach.

Guziki te będą wtłaczane w jezdnie. Roboty mają być dokonane w początkach maja.

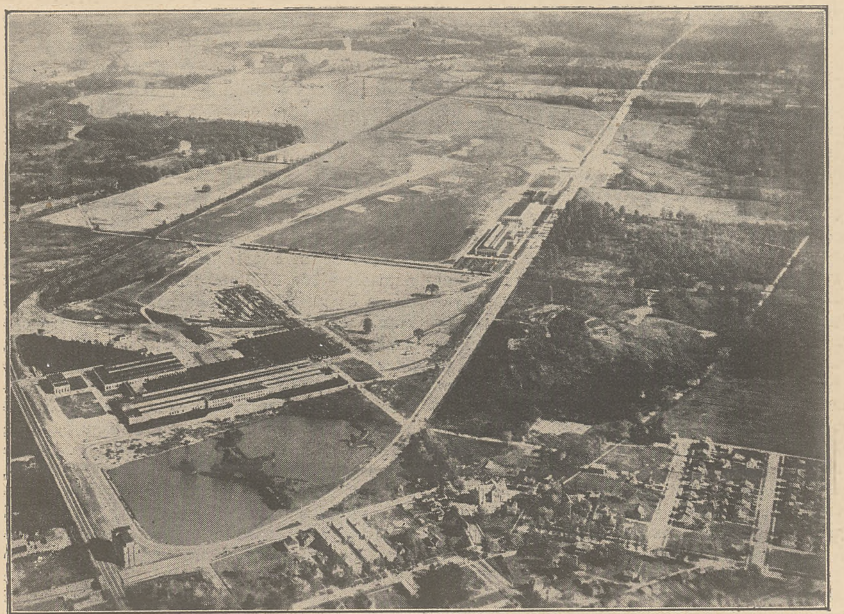
Nowe lotnisko

(wr) Budowa lotniska na Okęciu jest tak zaawansowana, że aktualną staje się kwestja przeniesienia lotniska z pola Mokotowskiego na Okęcie przed końcem r. b. W związku z tem omawiana jest sprawa urządzenia odpowiedniego, najbliższego od strony miasta, dojazdu do nowego lotniska, gdyż obecnie dojazd ten odbywa się ul. Grójecką, prymitywnie zabrukowaną. Chodzi o przeprowadzenie drogi asfaltowej, jak przystało dla arterji reprezentacyjnej.

W sprawie tej odbyła się w magistracie konferencja z udziałem przedstawicieli wojskowości, na której ustalono, że koszt budowy takiej drogi na długości 1½ klm przez pole Mokotowskie i Rakowiec, pochłonąłby 1 i pół miljona zł.

Wobec tego, że ani magistrat, ani wojskowość nie przewidują w swych budżetach odpowiednich kredytów, realizacja tego projektu natrafi na trudności.

Masowa produkcja samolotów Forda



Od dłuższego już czasu krążyły wieści, że Henryk Ford nosi się z zamiarem uruchomienia fabryki samolotów. W rzeczywistości zakłady Forda już od dłuższego czasu wyrabiają nieliczne wprawdzie samoloty, które jednak poczęści służyły raczej do eksperymentów i badań. W tych dniach nadeszła wiadomość, że po definitywnem ustaleniu typu, zakłady lotnicze Forda zostały przystosowane do produkcji seryjnej i codzień będą wypuszczały po jednym olbrzymim samolocie transportowym trójmotorowym. Zakłady Forda narazie nie przyjmują zamówień na samoloty, gdyż pracują na pokrycie zapotrzebowania własnych fabryk, które dla przyspieszenia produkcji będą się posługiwały transportem powietrznym części składowych samochodów. Atlantic Ph.

Na drogi w powiecie warszawskim

(wj) Sejmik powiatu warszawskiego odbył w niedzielę posiedzenie, poświęcone uchwaleniu budżetu powiatowego.

Budżet ten zamyka się sumą 6 269 438 zł.

Większą część budżetu, bo 60 procent, przeznaczono na budowę i konserwację dróg w powiecie.

Na nowe drogi preliminowano 1 770 000 zł, na utrzymanie dróg już istniejących 2 330 000 zł.

Wypadki

W dniu 10 b. m. na ul. Kapucyńskiej, w pobliżu gmachu Hipoteki, kierowca taksówki przy nawracaniu wjechał tyłem na chodnik i wywrócił słup latarni gazowej. Wśród tych samych okoliczności przewrócił, uderzywszy tyłem pojazdu, nieznany kierowca latarnię gazową przy ul. Dobrej, w pobliżu ulicy Marjensztadt. R.

Z POZNANIA

Przeciwko utworzeniu dworca autobusowego w Poznaniu

„Kurjer Poznański" w nr. 118 zamieszcza następującą notatkę:

„Na ostatniem posiedzeniu zajmował się magistrat wyczerpująco sprawą regulacji ruchu ogólnomiejskiego w Poznaniu.

„M. in. rozpatrywano sprawę utworzenia specjalnego dworca, w którym nastąpiłoby zcentralizowanie linij autobusowych. W bardzo ożywionej dyskusji członkowie magistratu wypowiedzieli się przeciw temu, gdyż utrudniałoby się komunikację bardzo w śródmieściu, a zwłaszcza w pobliżu proponowanego tam przez pewne sfery wspomnianego dworca. Pozatem ruch autobusowy niema charakteru przejazdowego i przesiadkowego, to też taki dworzec nie spełniałby specjalnych zadań naogół.

„Wypowiedziano się za ustanowieniem miejsc postojów dla autobusów, możliwie na peryferji miasta, jednakże w pobliżu przystanków tramwajowych, a co nawet podkreślano z naciskiem — w pobliżu miejsc postoju dla dorożek. Ogółem zamierza się utworzyć pięć głównych miejsc przystankowych dla autobusów. Omawiano też regulację ruchu tramwajowego i przystanków dorożek."

Ten sposób postawienia sprawy przez magistrat odbiera komunikacji autobusowej jedną z najważniejszych jej dogodności, gdyż uniemożliwia dowiezienie pasażera do śródmieścia. Ustanawiając stacje autobusowe na peryferjach miasta skazuje się znów wszystkich na posługiwanie się pośredniczącemi środkami komunikacji, jak dorożki i tramwaje.

Z KRAKOWA

Nowy Zarząd Krakowskiego Klubu Automobilowego

(krj) Walne zebranie Krakowskiego Klubu Automobilowego wybrało nowy zarząd w następującym składzie: prezes — Antoni Potocki, wiceprezes — dr. Hładij, pułkownik Piotrowski, Wilhelm Ripper, Piotr Rostworowski, sekretarz — gen. Dygat, skarbnik — dyr. Lanc, przewodniczący komisji sportowej — dr. Macudziński, przewodniczący komisji turystycznej — Jerzy Judkiewicz, przewodniczący komisji rewizyjnej — Mieczysław Dobija.

Komunikaty

Związku Zawodowego Automobilistów

Związek Zaw. Automobilistów Rz. P. oddział poznański zwraca swym członkom uwagę na to, że osobnicy, mający mało lub zgoła nic wspólnego z naszym zawodem, usiłują tworzyć inny związek kierowców samochodowych. W tym celu rozdawano ostatnio ulotkę, pozbawioną nazwiska wydawcy i nazwy drukarni. Podając to do wiadomości, ostrzegamy członków, by nie identyfikowali nowotworzącego się związku ze Zw. Zaw. Automobilistów Rz. P.

Zarząd.

Ruch w przemyśle

Ford w Polsce?

Przez szereg lat pojawiały się od czasu do czasu wiadomości, że Ford nosi się z zamiarem uruchomienia w Polsce montowni czy nawet fabryki samochodów. Obecnie „Agencja Wschodnia" donosi z Katowic, że na Górnym Śląsku przedstawiciele Forda wszczęli rokowania z zarządem zakładów Hohenlohego o sprzedaż nieruchomości i terenów nieczynnej kopalni „Jerzy" w Małej Dąbrówce. Amerykanie zamierzają założyć na Górnym Śląsku fabrykę samochodów Forda.

Import samochodów do Polski

(pj) W ciągu r. 1928 import samochodów do Polski wyniósł około 7 000 sztuk. Najwięcej samochodów importowano z Ameryki — 40 proc. całego importu, z Francji — 20 proc., z Niemiec — 14 proc., z Włoch — 11 proc., z Czechosłowacji — 7 proc., z Austrji — 6 proc. i z Belgji — 2 proc. W eksporcie samochodowym Czechosłowacji Polska zajmuje drugie miejsce.

Ze sportu

Lee Baible zginął

W ostatniej chwili przed wydaniem numeru otrzymujemy drogą radjową wiadomość z Daytona Beach, że automobilista amerykański Lee Baible poniósł śmierć w czasie próby pobicia ustanowionego w poniedziałek przez mjr. Segrave rekordu światowego szybkości. Baible osiągnął był już szybkość przeciętną 325 klm., kiedy stracił panowanie nad samochodem i z ogromną siłą wjechał na nadbrzeżną wydmę, przyczem samochód wywrócił się, grzebiąc pod sobą kierowcę. Baible poniósł śmierć na miejscu. Stojący w pobliżu fotografista Tracy Mattiwson został przy wypadku również zabity.

Baible jechał na 36-cylindrowym samochodzie wyścigowym marki „Triplex-White".

Paryż — Nicea

(sp) W ubiegły poniedziałek rozpoczął się na trasie Paryż — Nicea jeden z najbardziej interesujących rajdów turystycznych, w którym bierze udział 35 samochodów, podzielonych na 8 kategoryj. Między innemi w rajdzie tym bierze także udział autobus marki „Saurer". Rajd odbywa się w 8-miu etapach, po dwa codziennie i połączony jest z próbą szybkości w Grenobli, z próbą hamowania, przyspieszania i szybkości na 500 metrach w Nicei oraz z wyścigiem górskim na La Turbie. O ostatecznych wynikach tego rajdu, który zakończył się w piątek, dnia 15. b. m. postaramy się podać wiadomości w następnym numerze.

Motocykliści niemieccy w Paryżu

Z okazji zbliżających się świąt Wielkiejnocy, 700 motocyklistów, należących do klubu „M. C. Kurpfalz", organizuje wycieczkę do Francji, gdzie będą gośćmi Klubu Motocyklowego Francji. Na spotkanie gości wyjedzie delegacja motocyklistów francuskich do Reims. Przyjazd motocyklistów niemieckich do Paryża wyznaczony jest na sobotę 30 marca, a odjazd w drogę powrotną na poniedziałek 1 kwietnia.

Ze świata

Smierć Dawida Buicka

(swj) Z Nowego Jorku donoszą, że w Detroit zakończył życie, przeżywszy lat 74, Dawid Buick, konstruktor znanego samochodu i założyciel fabryki. Buick zmarł prawie w nędzy, prowadząc opłakany żywot nauczyciela w szkole powszechnej, gdy tymczasem, założona przezeń fabryka stanowi dziś jedną z głównych podpór wielkiego koncernu samochodowego „General Motors Corp.", który

w roku minionym eksportował do krajów nieamerykańskich 290 566 samochodów o łącznej wartości ca. 265 miljonów dolarów.

Całe życie Buicka było splotem wznoszenia się na wyżyny i niepowodzeń, wypływających ze zbyt szlachetnych poglądów na świat. Bezpośrednim powodem śmierci zapomnianego starca było, według orzeczenia lekarzy, przepracowanie.

Zaiste dziwne bywają koleje życia ludzkiego.

Pożar 300 samochodów i kilkunastu samolotów

(sj) W Los Angeles na wystawie automobilowej wybuchł pożar, który na szczęście, nie pociągnął ofiar w ludziach, spowodował jednak szkody materjalne, obliczone na miljon dolarów. Pastwą płomieni padło około 300 samochodów. Nie stwierdzono dotychczas, jaka liczba samolotów znajdujących się na wystawie uległa zniszczeniu. W chwili wybuchu pożaru znajdowało się na wystawie 2 500 osób, które jednak zdołały na czas opuścić lokal.

Cyfry, które mówią za siebie

(s) Autobus kursujący w Davos przewiózł w czasie od 1 do 7 stycznia r. b. przy 167,5 kursach 6 066 osób. Przeciętna frekwencja dzienna wynosiła 867 osób, wobec 246 osób w tym samym czasie roku ubiegłego.

Nowy autodrom w Niemczech

Władze miejskie w Germesheim postanowiły przerobić dawny garnizonowy teren ćwiczeń na autodrom.

Bordeaux — Nicea

We wtorek ubiegły rozpoczął się rajd turystyczny z Bordeaux do Nicei, zorganizowany przez Nicejski klub motocyklowy. W rajdzie, którego trasa prowadzi Narbonne w Grenobli bierze udział 72 współzawodników.

Salon Genewski

(sw) Salon Automobilowy w Genewie, który trwać będzie od 15 do 24 marca, zgromadził 87 największych marek samochodowych. Reprezentowane są samochody amerykańskie, angielskie, austrjackie, belgijskie, francuskie, czeskie, niemieckie i szwajcarskie.

Odpowiedzi redakcji

Pan Zbigniew A. C. z Krościenka pisze: Proszę uprzejmie o podanie mi adresu reprezentacji belgijskich motocykli „Saroléa", gdyż firmy te nie ogłaszają się zupełnie, tak iż poza możliwością otrzymania odpowiedzi w którymkolwiek z następnych numerów „Samochodu", nie widzę sposobu dowiedzieć się potrzebnego adresu.

Odpowiedź. Jak nas informują, motocykle „Saroléa" nie posiadają reprezentacji w poszczególnych dzielnicach Polski, jedyną zaś placówką jest firma „Saroléa" (wł. p. Francis), Poznań, ul. Dąbrowskiego 4, posiadająca wyłączne przedstawicielstwo motocykli „Saroléa" na całą Polskę.

Pan Zbigniew Chszam, Lwów. Kłopoty Pana rozumiemy jaknajzupełniej, tembardziej, że zapytaniem swem wprowadził Pan nas również w kłopot niemały. Wyliczył Pan cztery z najlepszych marek motocyklowych — jakżeż tu zadecydować, która z tych najlepszych jest najlepsza? Sytuację komplikuje jeszcze to, że koszta zdaje się zbyt wielkiej nie odgrywają roli. Zaiste, zadanie niełatwe. Mimo wszystko postaramy się doradzić Panu w miarę możności:

Wszystkie przez Pana wymienione maszyny są nam znane — o ile zrozumieliśmy, ma Pan na myśli modele 500 ccm. o. h. v. „sport" lub „supersport" — i zarówno pod względem konstrukcyjnym, jak i technicznym żadnej z nich nic nie możemy zarzucić. Są one wszystkie doskonale skonstruowane i — co najważniejsze — jaknajlepiej wykonane. Tak więc momentem decydującym przy wyborze powinien być osobisty gust. Ewentualnie mógłby Pan zrobić krótkie próbne jazdy, aby się przekonać, która z tych maszyn najlepiej Panu „leży". Co do szybkości absolutnej, to zdaniem naszem największą bodaj szybkość maksymalną będzie miał „Rudge-Withwort". Jest to maszyna bardzo wytrzymała i poniekąd uniwersalna, gdyż nadaje się również dobrze do celów turystycznych. Co do resorowania może Pan być zupełnie spokojny, gdyż resorowanie w „Rudge" jest niegorsze, niż w innych markach, przyczem zaletą, rzeczywiście nieocenioną, jest łatwy demontaż koła tylnego. Może Pan się więc zdecyduje na tę maszynę?

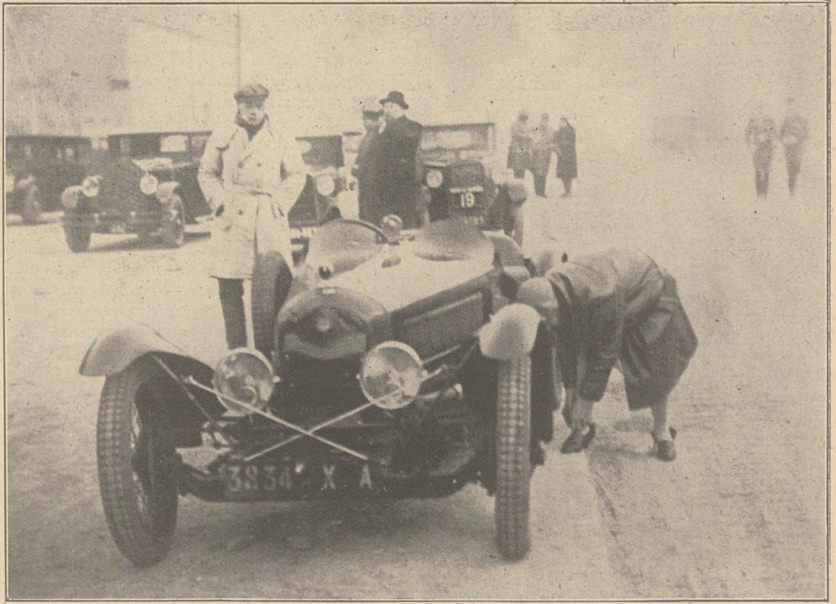
Przedewszystkiem — bez względu na markę, jaką Pan obierze — zalecamy jaknajściślejsze przestrzeganie przepisów fabrycznych, dotyczących szybkości maksymalnych przy pierwszych 500 do 1 000 km jazdy. Za ostrożne i troskliwe obchodzenie się przedewszystkiem w pierwszym czasie, maszyna odwdzięczy się później beznagannem działaniem i długim żywotem.

Nie wątpimy, że w nadchodzącym sezonie sportowym usłyszymy o Panu w sprawozdaniach z imprez motocyklowych.

Pan dr. med. Edmund Bartlitz, Pobiedziska. Taryfę dla kierowców samochodów prywatnych,

Francuski rajd pań





W końcu ub. m. Automobilklub departamentu Var we Francji zorganizował bardzo interesujący rajd pań na trasie Paryż—Saint Raphael. Mimo trudnych warunków drogi i znacznego dystansu, 17 współzawodniczek minęło ostatni punkt kontroli bez punktów karnych. Zawody, poza głównym rajdem, połączone były z wyścigiem 5-cio kilometrowym na autodromie w Miramas i z wyścigiem górskim pomiędzy Ciotat i Bandol. W rajdzie brały udział maszyny różnej mocy. Maleńki „Rosengart" (u góry) współzawodniczył z powodzeniem z silnym sportowym „Rally" (na dole). Fot. Londyński

oraz wzgl. wszelkie informacje na ten temat otrzyma Pan w Związku Zawodowym Automobilistów Rzeczypospolitej Polskiej, Oddział w Poznaniu. Sekretarjat: Poznań, ul. Dąbrowskiego 42, tel. 62-98.

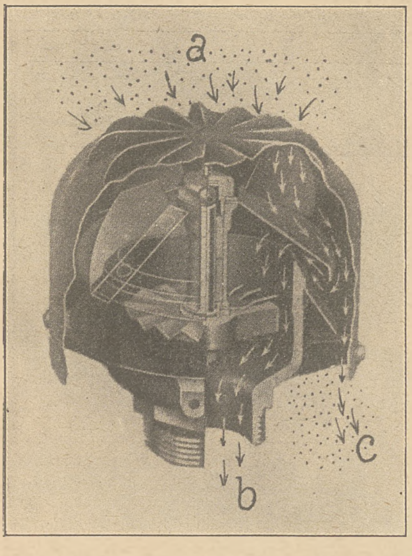
Pan Czesław Porawski w Poznaniu. Zasadniczo prawo nauczania jazdy samochodowej posiadają tylko koncesjonarjusze specjalnych szkół szoferskich i nauka jazdy odbywać się może wówczas tylko, gdy obok uczącego znajduje się specjalnie upoważniona osoba, a więc instruktor takiej koncesjonowanej szkoły. W ostatnich czasach nauczaniem prowadzenia samochodu zajął się cały szereg osób niepowołanych. Według posiadanych przez nas informacyj, władze zwracają na to szczególną uwagę i zajmą się specjalnem tępieniem pokątnego nauczania.

Jeżeli więc będzie Pana uczył prywatny szofer, to w razie jakiegoś wypadku obu osobom będzie grozić odpowiedzialność.

Radzimy przeto zwrócić się do jakiejś szkoły szoferskiej, która za niewielką opłatą udzieli Panu swego instruktora, który tak swoim doświadczeniem jak i pełną odpowiedzialnością uchroni Pana od ewentualnych przykrych następstw.

Czego brak memu samochodowi?

P. R. S. w P. W dopełnieniu odpowiedzi w nr. 23 podajemy rysunek oczyszczacza powietrza, zaopatrzonego w specjalny wiatraczek. Widzimy więc otwory wejścia powietrza zanieczyszczonego (a), z którego wiatraczek wydziela nieczystości. Pył i kurz wychodzą przez wąski otwór otaczający rurę wejściową (c) do gaźnika, a oczyszczone powietrze wchodzi do karburatora.



Wiatraczek jest poruszany za pomocą specjalnej powietrznej turbiny, którą widać u dołu.

Pytanie pana K. L. z M. Z jakiego powodu akumulator na moim samochodzie tak prędko wyładowuje się, że prawie co miesiąc zmuszony jestem go ładować? Często się zdarza, iż dla zapuszczenia silnika w drodze, zmuszony jestem wóz zapychać. Nadmieniam, iż na samochodzie posiadam zapłon z akumulatora. Nawet zapychanie samochodu przedstawia pewne trudności tak, że muszę nieraz wpychać samochód na górkę, aby potem jechać z góry i na biegu rozruszyć silnik.

Odpowiedź. Spadek napięcia w akumulatorze może powstawać od przebicia izolacji w przewodach, albo od nadmiernego obciążenia baterji przy zapuszczaniu silnika starterem lub też od zużycia się dodatnich płyt lub wreszcie od niedostatecznego ładowania dynamówki.

Radzimy Panu przedewszystkiem zbadać gęstość i ilość elektrolitu (kwasu) oraz stan dodatnich płyt. Potem należy zbadać przewody, czy nie mają krótkiego spięcia oraz czy izolacja ich nie jest w któremś miejscu przetarta.

Jeżeli akumulator jest w porządku, należy go naładować, potem częściowo rozładować, a przed wmontowaniem do wozu jeszcze raz do pełna naładować. Pozatem należy zbadać szczotki kolektora w dynamówce i w razie potrzeby zamienić na nowe. Należy zawsze stosować się do przepisu o ładowaniu, umieszczonego na skrzynce akumulatora, gdyż przez nieodpowiednie ładowanie można uszkodzić poważnie baterję.

Jeżeli silnik źle zaskakuje, należy co rano obrócić silnik pare razy korbą, żeby zapobiec nadmiernemu użyciu prądu przez starter.

Pytanie pana L. J. z P. Mam 6 cylindrowy samochód, który ma ten błąd, iż bardzo trudno go rozruszać, pomimo dobrze ogrzanego garażu. Próbowałem zalewać cylindry benzyną, lecz silnik wówczas robi tylko parę obrotów, dopóki nie zużyje wlanej w cylindrze benzyny, poczem natychmiast staje. Powtarzałem ten zabieg parę razy, lecz bez rezultatu: dopóki silnik jest zimny, pracują tylko 3 lub 4 cylindry. Gdy gwałtownie doda się gazu, silnik zachłystuje się, parę razy strzeli w karburatorze i staje.

Czyściłem parę razy gaźnik, zmieniłem rozpylacz na większy lecz wszystko napróżno. Świece były zawęglone, lecz po oczyszczeniu znów następowało to samo.

Nawet w czasie jazdy, gdy zatrzymywałem silnik, z wielkim trudem udawało mi się znów go rozruszać. Przy wolnych obrotach silnika często słyszy się głośne ssanie. Jeżeli wówczas zatykałem ręką otwór do powietrza — silnik pracował dalej. Sądzę, iż w tym wypadku powinien on zwolnić obroty? Czy może silnik dostaje gdzieś „fałszywe" powietrze? Pozatem silnik bardzo dobrze ciągnie nawet pod górę.

Odpowiedź. Ponieważ Pan pisze, że silnik dobrze ciągnie nawet i w górach — tłoki są dobre i sprężanie dostateczne. Trudne rozruszanie musi wobec tego zależeć od jakiegoś błędu w zapłonie lub karburatorze. Przedewszystkiem należy zbadać, czy elektrody w świecach są w porządku, t. j. czy wszystkie świece dają dobrą iskrę. Nie radzimy Panu przestawiać zapalenia, t. j. momentu zapłonu, gdyż sądząc z tego, iż silnik dobrze ciągnie, jest on ustawiony należycie.

Z zanieczyszczenia świec można sądzić, iż silnik zużywa za dużo paliwa w stosunku do wessanego powietrza. Nie należało więc rozpylacza zwiększać lub przeciwnie zmniejszyć go. Z tego też powodu radzimy Panu zmienić rozpylacz rozruchowy, zmieniając go również na mniejszy, ażeby ułatwić rozruszanie silnika przy zupełnie zamkniętej przepustnicy. Jeżeli odpowiednia regulacja gaźnika nie naprawi błędu, radzimy zwrócić się do dobrego warsztatu.

Pytanie pana G. J. z R. Jako abonent „Samochodu", pozwalam sobie zwrócić się do Panów z prośbą o poradę w następującej kwestji. Chciałbym urządzić u siebie w domu ładownię akumulatorów, żeby nie posyłać baterji mego samochodu do ładowania do specjalnych warsztatów, a temsamem nie być zależnym od nich. W sieci mam prąd zmienny 220 v. Opornik z żarówek węglowych już posiadam. Chodzi mi teraz o to, czy muszę mieć prostownik, jakiego rodzaju ma on być i czy może być zastąpiony przez coś innego.

Odpowiedź. Prądem zmiennym nie można ładować akumulatorów, należy więc zastosować prostownik, który przerobi zmienny prąd z sieci na stały. Prostowniki takie może Pan dostać w każdym magazynie sprzętów radjowych, gdyż w ostatnich czasach pojawiło się na rynku dużo tego rodzaju aparatów, dzięki którym każdy radjoamator może naładować sam swój akumulator. Znane są prostowniki „Philips" oraz „Siemens".

Napięcie każdej celi w baterji w początku ładowania wynosi 2,20 v. przy końcu dochodzi do 2,7 v. Napięcie więc całego akumulatora powinno być równe iloczynowi ilości cel przez 2,7 volta, przyczem napięcie to musi być mierzone wtedy, gdy akumulator znajduje się pod prądem. Zbliżanie się końca ładowania poznaje się po intensywnem wydzielaniu się pęcherzyków gazu.

Przed ładowaniem należy wszystkie korki wykręcić dlatego, żeby gaz miał ujście, przyczem należy unikać zbliżania się do akumulatora z otwartym ogniem.

Przy włączaniu akumulatora należy pamiętać, żeby prawidłowo włączyć go, t. j. żeby plus akumulatora złączyć z plusem, a minus z minusem ładowni.

Pytanie pana N. F. z O. W moim samochodzie mam zapalanie z baterji. Przed paroma dniami próbowałem go zapuścić po dłuższym czasie nieużywania. Pomimo, iż cały silnik jest w porządku, gaźnik dobrze uregulowany, nie mogłem go rozruszać. Okazało się, że świece nie palą. Zbadałem wówczas świece, które były zupełnie czyste. Sądząc więc, iż błąd polega na akumulatorze, wymontowałem go i zbadałem, lecz okazało się, że ma dosyć prądu. Gdzie mam wobec tego szukać błędu?

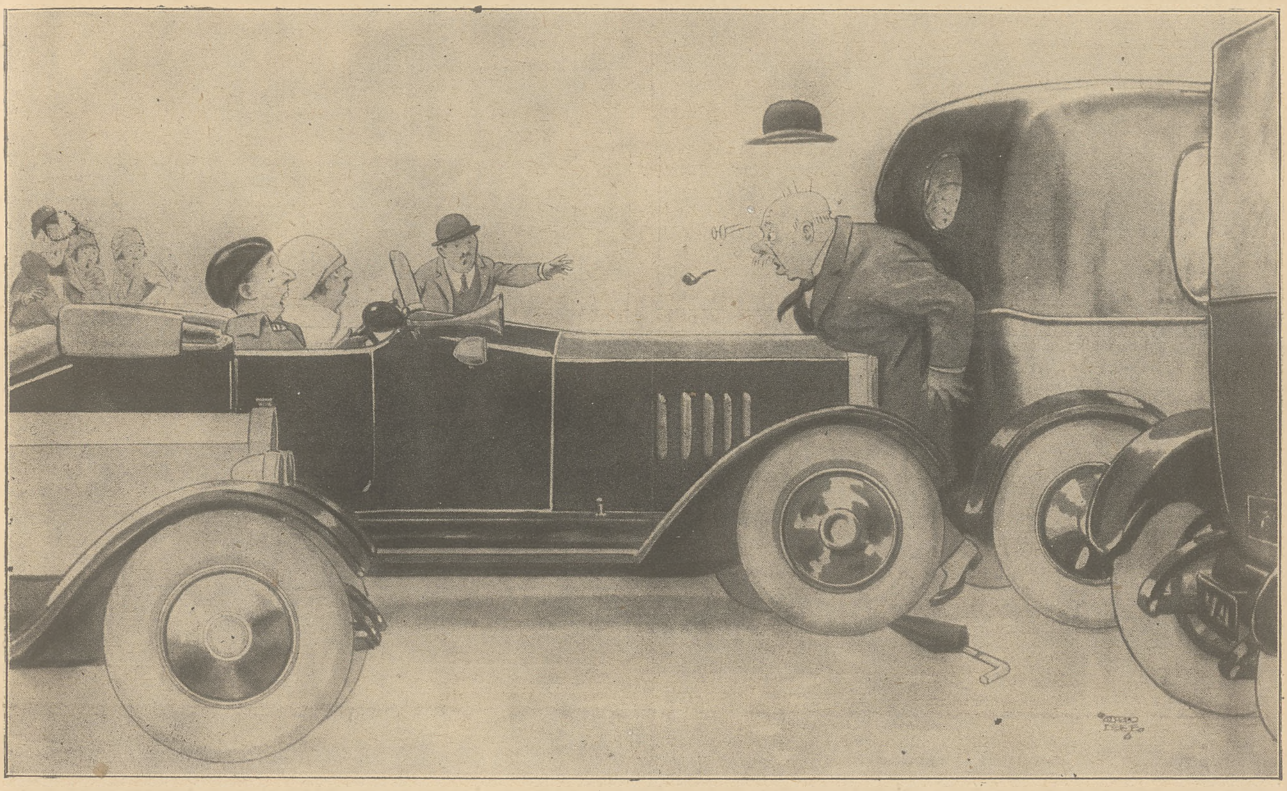
Odpowiedź. Jeżeli zbadał Pan dobrze akumulator i jest on w porządku, trzeba zbadać czy jest on dobrze połączony, to znaczy, czy kable, któremi jest on połączony z jednej strony z masą a z drugiej z cewką — dobrze kontaktują. Bardzo często się zdarza, iż zaciski pod działaniem kwasu rozlanego w czasie napełniania akumulatora elektrolitem zaizolują się, a wtedy z powodu przerwania obwodu prądu, zapłon jest nieczynny. W tym celu zaleca się po dolaniu kwasu zawsze wytrzeć pak miękką ściereczką i korki dobrze zakręcić, ażeby w czasie jazdy kwas się nie wylewał. Jeżeli potem okaże się, iż w świecach niema iskry, badamy kable prowadzące do świec z rozdzielacza, czy nie są one przetarte i nie mają skutkiem tego krótkiego spięcia. Często na oko nie jest to widoczne, jednakże ponieważ są one wszystkie umieszczone w specjalnej rurze, a skutkiem tego mocno zduszone, nawet przy mało przetartej izolacji prąd przebija na masę.

Potem należy zbadać rozdzielacz w t. zw. przyrządzie „Delco", czy oliwa lub brud nie przerwały obiegu prądu. To samo należy zrobić z przerywaczem w tym samym przyrządzie, gdzie, oprócz oliwy, na czynne działanie jego może wpłynąć rozregulowanie się lub przepalenie kontaktów.

Wreszcie należy zbadać cewkę indukcyjną, gdyż zdarza się, iż uzwojenia w niej z tej lub innej przyczyny przepalają się.

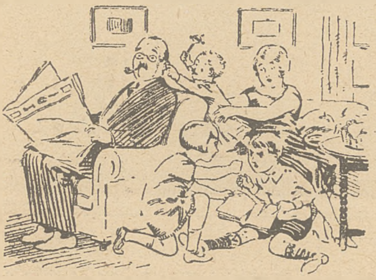
Pozatem badaniu muszą podlegać wszelkie przewody oraz bezpieczniki, które w nowoczesnych samochodach są umieszczone w specjalnem pudełeczku.

HUMOR



„Amortyzator." The Sketch

Z deszczu pod rynnę



Ojciec rodziny: — Tego hałasu już mam dość. Jutro stanowczo kupuję samochód, abym wreszcie mógł uciec z tego niepokoju domowego i odpocząć...

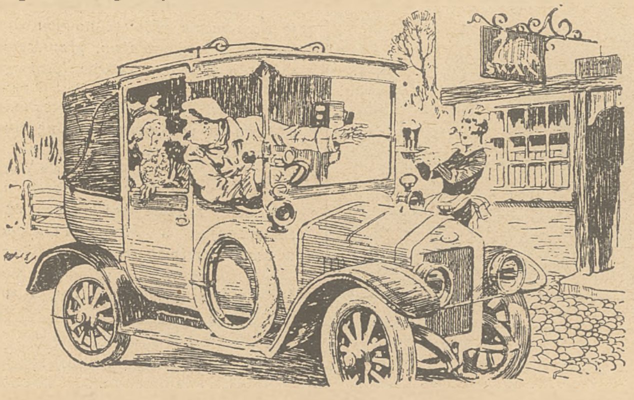


...w innem otoczeniu.

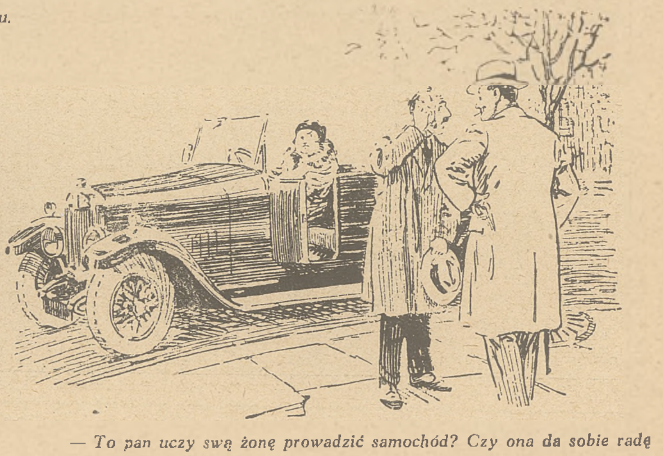
Do biura administracji jednego z dzienników amerykańskich wpada rosły drab z olbrzymim rewolwerem w ręku i krzyczy:

— Od kilku tygodni w waszej gazecie widzę olbrzymie ogłoszenie: „Która marka samochodowa jest najlepsza?" Panie wydawco, jeżeli pan w przeciągu 24 godzin nie umieści odpowiedzi, to może się pan rozejrzeć za następcą. Już cztery tygodnie czekam, aby się dowiedzieć jaki samochód jest najlepszy.

— Cztery tygodnie? — odpowiada wydawca. — Ma się pan też czem martwić! Ja już drugi miesiąc czekam na fabrykanta samochodów, który zechciałby zapłacić odpowieda



Pasażerka: Dlaczego zatrzymaliśmy się?
Taksiarz: — A... bo, proszę pani, szkło jest na drodze. The Motor



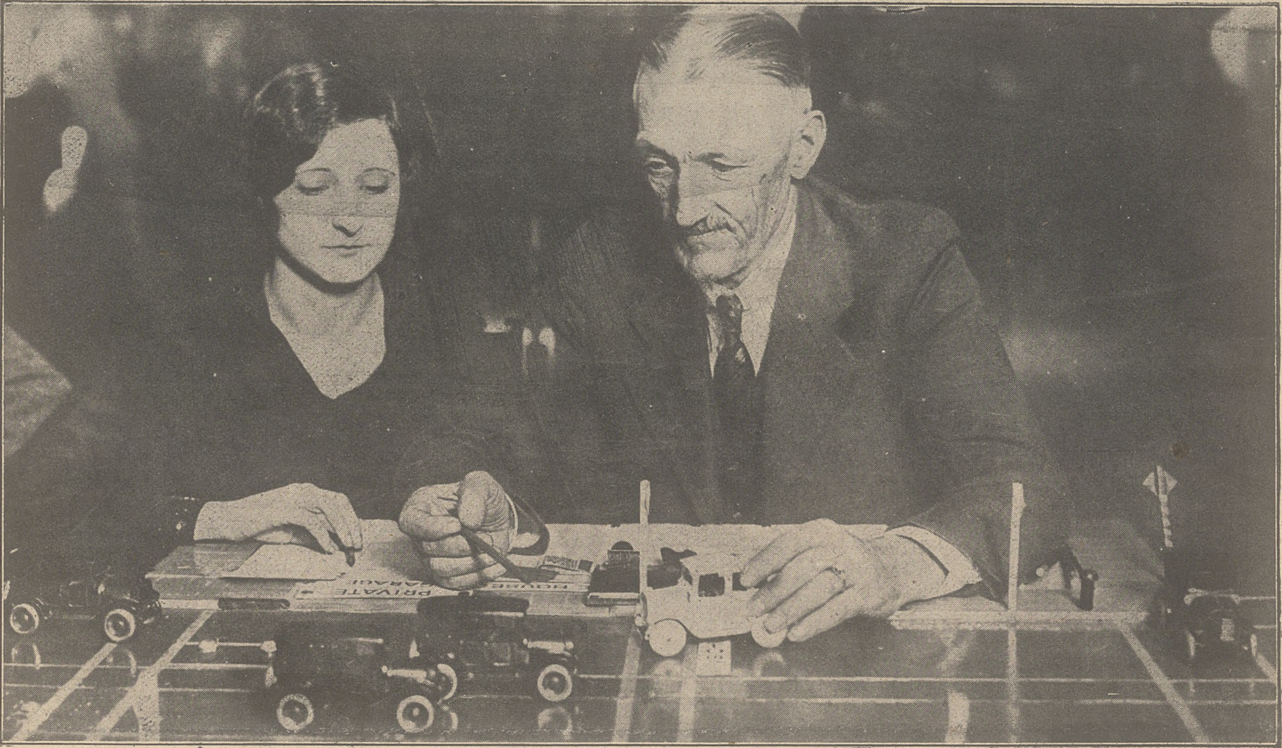
— To pan uczy swą żonę prowadzić samochód? Czy ona da sobie radę z maszyną?

— Myślę, że tak, inaczej, byłaby to jedyna rzecz, z którąby sobie nie dała rady. („The Motor")

Rozmaitości ze świata









U góry po lewej: Podczas ostatnich mrozów magistrat berliński uruchomił specjalne maszyny, które posypywały piaskiem śliskie ulice.
Fot. Keystone

U góry po prawej: W Anglji odbywają się obecnie próby z nowym wyrabianym z węgla olejem, przystosowanym do zapędu silników lotniczych.
Fot. Atlantic

W środku: Nauka jazdy samochodem odbywa się w Ameryce według nowej metody, na małych modelach.
(Fot.: Wide-World.)

Na dole: Pomiędzy wybrzeżem niemieckiem, a szeregiem małych wysp, rozrzuconych w Morzu Północnem, w czasie ostatnich mrozów uruchomiono komunikację autobusową.
Fot. Atlantic.

Numer pojedyńczy 30 groszy. Prenumerata miesięcznie w ekspedycji i agencjach 1,20 zł, kwartalnie 3,50. przez pocztę miesięcznie 1,25 zł, kwartalnie 3,63 zł. Ogłoszenia: 1-łamowy milimetr na stronie 5-łamowej 25 gr, cała strona 390,— zł, pół strony 195,— zł, ćwierć strony 98,— zł. Miejsce na pierwszej stronie i specjalne, podług osobnej umowy. P. K. O. Poznań 200 149. — Naczelny redaktor Zdzisław Marynowski. — Redakcja i administracja: Poznań, Św. Marcin 70. — Telefony 4461, 4072, 3525, 3524, 3307, 1476. — Czcionkami, drukiem i nakładem Sp. Akc. Drukarnia Polska w Poznaniu.